PORTS CANADA
RAPPORT ANNUEL 1991

93-01863/

PROFIL DE PORTS CANADA

L'appellation «Ports Canada» désigne un réseau fédéral de ports administrés conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*, adoptée en 1983. Sept de ces ports sont constitués en sociétés autonomes, situées à Halifax, Montréal, Prince Rupert, Québec, Saint John, St. John's (T.-N.) et Vancouver. Les autres ports, que la Société canadienne des ports gère comme des divisions, sont situés à Belledune, Churchill, Port Colborne, Prescott, Port Saguenay/Baie des Ha! Ha!, Sept-Îles et Trois-Rivières.

Ports Canada assure près de la moitié de l'ensemble du trafic portuaire canadien. De ce fait, Ports Canada constitue un instrument privilégié pour la mise en oeuvre de la politique portuaire nationale. Celle-ci vise entre autre à fournir, au meilleur coût possible et de façon équitable pour tous les usagers, les services nécessaires au commerce maritime international du Canada, tant sur le plan national que régional et local.

Le réseau fonctionne sur une base décentralisée et chacune des sociétés portuaires locales possède une grande autonomie dans l'administration du port placé sous sa responsabilité. Tout en assurant un service public, les ports du réseau sont administrés selon les pratiques commerciales usuelles.

Le bureau national de la Société canadienne des ports est situé à Ottawa.

If you would like to receive a copy of this annual report in English, please write to Ports Canada, Corporate Services, 99 Metcalfe Street, Ottawa, Ontario K1A 0N6.

TABLE DES MATIÈRES

SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS	3
SOCIÉTÉ DU PORT D'HALIFAX	17
SOCIÉTÉ DU PORT DE MONTRÉAL	23
SOCIÉTÉ DU PORT DE PRINCE RUPERT	31
SOCIÉTÉ DU PORT DE QUÉBEC	37
SOCIÉTÉ DU PORT DE SAINT JOHN	43
SOCIÉTÉ DU PORT DE ST. JOHN'S	51
SOCIÉTÉ DU PORT DE VANCOUVER	57
RÉPERTOIRE DE LA SOCIÉTÉ	65

On entend par trafic total le volume de marchandises ayant transité dans les terminaux administrés par Ports Canada, ainsi que dans les installations privées relevant de chaque port. En 1991, Ports Canada a manutentionné 181,9 Mt de marchandises, ce qui représente une augmentation de 1 % par rapport à l'année précédente. De ce volume, 152,9 Mt, ou 84 %, ont été manutentionnées par l'ensemble des sept sociétés portuaires locales, et 29,0 Mt, ou 16 %, par la Société canadienne des ports. Ces résultats positifs sont cette année encore attribuables aux exportations de céréales. Les exportations de l'industrie extractive, dont le charbon, se sont accrues également au cours de l'année, alors que le trafic du conteneur a connu un léger recul.

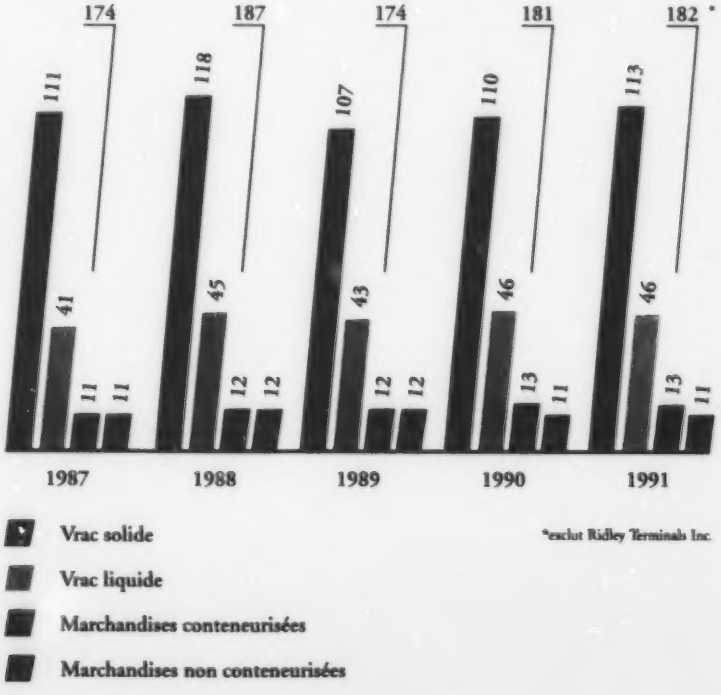
Poursuivant la tendance amorcée au début de l'année, les ports de Vancouver, Saint John et Québec formaient une grande part des totaux de fin d'exercice. La situation était plutôt adverse dans les autres ports de l'est, la plupart d'entre eux ayant enregistré des volumes de trafic plus faibles que ceux de 1990. Le trafic a chuté de 21 % au port de Trois-Rivières, qui est aux prises avec un conflit ouvrier, et au port de Churchill seulement 233 000 tonnes de céréales ont été manutentionnées, soit 60 % du volume traité l'année précédente. Par contre au port de Prescott, où le volume s'est chiffré à 472 000 tonnes, 1991 a été la meilleure année en dix ans.

Les expéditions de céréales effectuées depuis le réseau Ports Canada ont continué à croître en 1991 pour atteindre 30,2 Mt, une hausse de 21 % par rapport aux 24,9 Mt enregistrées l'année d'avant. La plupart des grands ports céréaliers, soit ceux de Québec, Vancouver et Prince Rupert ont réalisé d'excellents bénéfices. Les expéditions de charbon, qui se sont améliorées de 6 %, totalisent 32,3 Mt comparativement à 30,5 Mt en 1990.

Le record enregistré au chapitre des conteneurs en 1990 ne s'est pas répété en 1991. Le trafic a fléchi de 12,9 à 12,6 Mt ou 1,4 million d'ÉVP (unités équivalant à vingt pieds). Le port d'Halifax a connu une année difficile, le trafic ayant diminué de 22 % par rapport à 1990. Cependant, le port de Vancouver a enregistré une année record en 1991 en traitant 3,3 Mt de marchandises conteneurisées, une hausse de 21 % comparativement à l'année précédente. Le port de Montréal, premier en importance au Canada en matière de conteneurs, a maintenu son avantage sur un marché des plus concurrentiels. Au total, 5,8 Mt de marchandises conteneurisées y ont été manutentionnées en 1991, ce qui constitue une légère progression sur l'année d'avant. Après avoir connu plusieurs années records, le trafic des conteneurs au port de St. John's a baissé de 16 % en 1991, pour s'établir à 338 000 tonnes.

Après plusieurs années de régression, le volume des marchandises diverses non conteneurisées s'est accru légèrement de 1 %, pour passer à 11,2 Mt.

Rétrospective des cinq dernières années (Mt)



*exclut Ridley Terminals Inc.

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE DE PORTS CANADA

Les produits d'exploitation de Ports Canada ont atteint un record de 200 millions $ en 1991, 20 millions $ de plus qu'en 1990. La hausse vient surtout de l'arrivée de la Ridley Terminals Inc. (RTI) dans la famille de Ports Canada et de l'accroissement du trafic dans plusieurs ports. Le 30 juillet 1991, la Société canadienne des ports devenait entièrement propriétaire de la RTI, en achetant les actions restantes, grâce à un financement fédéral. C'est pourquoi les résultats financiers de la RTI après cette date sont inclus dans ceux de Ports Canada. Cependant, les produits plus élevés de Ports Canada en 1991 découlent aussi d'une hausse des volumes de céréales et de charbon qui ont transité ailleurs dans le réseau.

Les frais d'exploitation, 169 millions $, comprennent ceux de la RTI pour les cinq derniers mois de 1991, ainsi qu'une augmentation d'environ 5 % dans le reste du réseau. Un bénéfice d'exploitation de 31 millions $ a été enregistré en 1991 et les fonds générés, c'est-à-dire le bénéfice d'exploitation avant amortissement, totalisaient 64 millions $. Les autres revenus, représentant surtout le revenu de placements, ont totalisé 20 millions $ en 1991. Ces fonds générés par l'exploitation et les placements représentent une source importante de financement nécessaire à la construction d'installations qui répondront aux besoins de la décennie.

Ports Canada a enregistré une perte nette de 213 millions $ en 1991, soit un bénéfice net de 43 millions $ et la perte de 256 millions $ encourue à l'acquisition de la RTI par la Société canadienne des ports. Celle-ci, en devenant l'unique actionnaire de la RTI, en assumait le passif net de 198 millions $. Donc, les 58 millions que l'on a investis et le passif assumé figurent à titre de perte lors de l'acquisition de la RTI. En 1991, Ports Canada a déclaré et versé des dividendes de 13 millions $, fondés sur les résultats financiers de 1990.

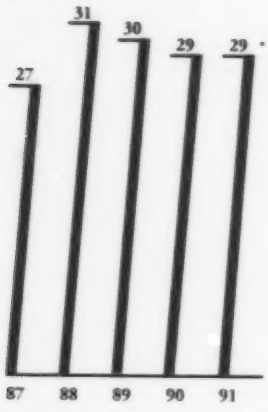
Le Canada a investi en 1991 un autre 10 millions $ dans le Fonds de prêt interportuaire (le Fonds). Celui-ci, administré par la Société canadienne des ports, offre une autre source pour le financement de projets d'investissement viables financièrement du réseau. En 1991, les emprunts du Fonds ont servi à construire un terminus de charbon au port de Belledune et des installations de manutention et d'entreposage au port de Sept-Îles (projet Alouette).

Ports Canada a consacré 95 millions $ à des projets d'investissement au cours de l'année, dont 41 millions $ en fonds générés par le réseau et 21 millions $ empruntés du Fonds. Les principaux investissements en immobilisations de 1991 comprenaient l'expansion et la réfection des installations portuaires de Sept-Îles, Belledune, Saint John, Vancouver et Montréal. Les subventions de 33 millions $ reçues du gouvernement fédéral ont été en grande partie investies dans le projet Alouette au port de Sept-Îles.

	1991*	1990	1989	1988	1987
	(en millions sauf pour le nombre moyen d'employés et les ratios)				
Résultats financiers					
Produits d'exploitation	199,9 $	179,9 $	169,9 $	169,5 $	169,9 $
Frais d'exploitation	169,4	155,0	147,5	140,9	140,0
Bénéfice net d'exploitation	30,5	24,9	22,3	28,6	29,9
Autres revenus	20,3	29,7	28,9	24,8	19,9
Frais d'intérêts	14,1	4,7	4,0	3,9	3,9
Bénéfice net (perte nette)	(213,4)	50,1	48,7	62,9	46,1
Rentrées nettes provenant de l'exploitation	49,2	102,7	59,1	96,2	69,3
Situation financière à la fin de l'exercice					
Fonds de roulement	109,6 $	104,6 $	179,7 $	183,0 $	148,6 $
Immobilisations — au coût	1 262,9	1 186,3	1 124,2	1 056,9	1 015,4
Actif total	1 074,9	1 022,4	1 004,5	960,4	895,5
Avoir du Canada	588,7	756,3	817,9	785,5	737,4
Dépenses en immobilisations	95,0 $	81,3 $	77,6 $	49,7 $	33,8 $
Financement du capital provenant du fédéral					
Subventions	32,7 $	11,1 $	4,8 $	2,8 $	2,1 $
Prêts	–	12,8	4,5	1,0	1,0
Paiements au Canada					
Dividendes	12,6 $	11,7 $	13,2 $	11,8 $	12,2 $
Contributions en espèces	–	100,0	–	–	–
Effectif					
Nombre moyen d'employés	1 165	1 194	1 208	1 291	1 344
Ratios					
Produits d'exploitation/tonne	1,07 $	1,00 $	0,98 $	0,91 $	0,98 $
Tonnes/employé	160 469	151 284	144 170	144 711	129 455
Rentrées nettes provenant de l'exploitation/actif total	4,6 %	10,0 %	6,0 %	10,0 %	7,7 %

* Inclut Ridley Terminals Inc. qui est devenue une filiale en propriété exclusive de la Société canadienne des ports au 30 juillet 1991.

Trafic total
(Mt)



*exclut Ridley Terminals Inc

SOCIETE CANADIENNE DES PORTS

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'année 1991 a été une année charnière pour la Société canadienne des ports, qui a réalisé des progrès appréciables dans la poursuite des objectifs ambitieux qu'elle s'était fixés.

Le contexte commercial était pourtant lourd. En Amérique du Nord, le transport intermodal a subi de vives pressions concurrentielles qui ont miné la capacité, pour le Canada, d'y faire des progrès importants. Une conjonction de facteurs démographiques, physiques et économiques a permis à l'industrie intermodale des États-Unis d'atteindre un rendement impressionnant. Pour mieux comprendre et contrer certaines de ces forces concurrentielles, Ports Canada a examiné de fond en comble la dynamique de cette industrie et a présenté un rapport, longuement attendu, au comité sur la compétitivité du conteneur. Nous avons été tout particulièrement gratifiés par le dialogue qui s'est amorcé ensuite entre les principaux intervenants en vue de combler les lacunes que le rapport a fait ressortir. La Société est fière de son initiative et espère avoir ainsi contribué à la formulation de stratégies efficaces qui amélioreront la position concurrentielle canadienne dans ce secteur. Au nom des membres du Conseil d'administration, je remercie cordialement toutes les personnes qui ont participé à ce travail, et notamment les intervenants de l'industrie du transport elle-même.

La Société canadienne des ports continue de viser des niveaux plus élevés de délégation de pouvoirs dans l'administration de ses affaires. Bien que la réaction de notre actionnaire ait été fort encourageante, il reste à surmonter des obstacles administratifs mineurs avant que notre objectif devienne réalité. L'une des grandes forces du réseau réside, comme toujours, dans nos Services de protection (police). Nous avons entrepris de regrouper l'administration de toutes nos forces policières au Bureau national de la Société, pour des raisons d'efficacité. Le comité de la police a été d'une aide précieuse à la Société et au Conseil, dont je me fais le porte-parole pour exprimer nos remerciements à M. B. Keple, président sortant de ce comité.

Dans le domaine de l'échange de données informatisé, de grands pas ont été accomplis. L'heureuse implantation de projets-pilotes aux ports d'Halifax, de Montréal et de Vancouver témoigne du rôle catalysateur joué par la Société, sous la direction du Dr J. Balkwill. Un autre progrès a été fait dans cette direction, lorsque, vers la fin de l'année, on a formé le comité sur l'informatisation des données du transport intermodal.

Les membres du Conseil d'administration ont favorablement accueilli la nomination de l'honorable Jean Corbeil au poste de ministre des Transports et de l'honorable Shirley Martin à celui de ministre d'État aux Transports. Ports Canada a trouvé un grand encouragement et une grande source de motivation dans le vif intérêt que lui ont témoigné les deux ministres. L'industrie portuaire et Ports Canada comptent sur la compréhension des autorités gouvernementales pour affronter les défis qui viennent.

L'honorable A.R. Huntington, qui présidait le Conseil depuis 1984, a pris sa retraite en novembre. Au nom des membres du Conseil, je lui souhaite, ainsi qu'à sa famille, bonne santé et bonheur pendant de nombreuses années.

Ce ne sont pas les défis qui manquent à la Société. Nous sommes toutefois confiants de les relever grâce aux compétences de nos gens et de l'industrie des transports, et avec l'aide de notre actionnaire, particulièrement à l'échelle ministérielle. Je tiens à signaler ici le sens du devoir et le dévouement de mes collègues du Conseil d'administration. J'exprime nos sincères remerciements au président-directeur général, M. J.M. Tessier et à son équipe de gestionnaires qui ont accompli un dur labeur au service de la Société.

Ports Canada, c'est avant tout une «famille». Et c'est pourquoi nos succès collectifs n'ont été possibles que grâce à l'appui et à l'esprit de camaraderie manifestés par toutes les sociétés portuaires locales, leurs conseils d'administration et directions, leurs cadres et employés.

Je manquerais à mes devoirs si je ne mentionnais pas ici notre intervenant le plus important, l'industrie du transport, qui est la raison d'être de la Société canadienne des ports et du réseau.

Le président intérimaire,

William H Marsh

William Marsh
le 31 décembre 1991

MESSAGE DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Réflexion faite, l'année 1991 a été remplie à la fois d'heureuses réalisations et d'inquiétudes devant les défis qui confrontent la Société canadienne des ports et le réseau Ports Canada. De grandes tâches ont été menées à bien par la Société, et nous avons pris de nouvelles initiatives pour mieux comprendre notre milieu concurrentiel et améliorer l'efficacité de notre exploitation.

Environ 80 pour cent des céréales canadiennes exportées transitent par le réseau. Les grandes fluctuations de l'industrie céréalière ont obligé la Société à examiner la question à fond. En effet, le sort de plusieurs établissements de Ports Canada est lié à la circulation des céréales, et les tendances mondiales en ce domaine ont été vivement ressenties au Canada. Nous espérons que notre étude contribuera de façon positive aux choix que le gouvernement devra faire pour apporter des solutions équitables et durables aux problèmes de l'industrie du transport et de la manutention des céréales canadiennes.

La chance continue de favoriser les ports divisionnaires : ceux de Sept-Îles et de Trois-Rivières (Québec) et de Belledune (N.-B.) poursuivent leurs grands travaux; d'autres récoltent le fruit des améliorations qu'ils ont apportées au contrôle des coûts et à l'efficacité de leur fonctionnement. Au nom des gestionnaires, je suis heureux de signaler le rendement encourageant de tous les ports divisionnaires, sauf ceux de Churchill (Man.) et de Port Colborne (Ont.). Dans les prochains mois, nous examinerons soigneusement le fonctionnement de leurs installations pour trouver des stratégies viables d'amélioration des élévateurs.

Après des négociations qui nous ont semblé interminables, la Ridley Terminals Inc. (RTI) est devenue notre filiale à cent pour cent, à compter du 30 juillet 1991. Dès lors, la Société a pris des mesures précises pour normaliser son fonctionnement, et les résultats ont été très encourageants. Nous poursuivrons ces efforts dans les mois à venir, pour améliorer sans cesse le rendement financier et fonctionnel du terminal. Je précise ici que les résultats globaux de la Société comprennent le coût d'acquisition de la RTI ainsi que son passif net, que nous avons assumé. Ce passif est attribuable à l'insuffisance de l'avoir des actionnaires résultant d'une diminution de la valeur des installations avant qu'elles ne passent sous notre contrôle.

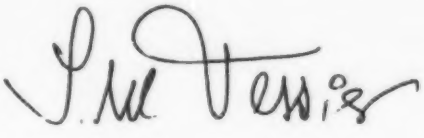
Désireuse d'améliorer ses plans d'entreprise, la Société a pris des mesures pour assurer un processus pro-actif et de participation visant à déceler très tôt les possibilités de problèmes. Le dialogue et les communications avec les ports et avec notre actionnaire ont apporté une grande contribution à ce processus. Nous espérons qu'il en résultera une plus grande délégation de pouvoirs à la Société et un processus rationalisé pour l'autorisation des projets.

Ports Canada demeure une institution majeure au pays, grâce à sa contribution importante aux objectifs nationaux en matière d'échanges commerciaux et pour la santé économique du pays. En 1991, le réseau a généré plus de 66 000 emplois directs et induits, qui ont injecté 5,7 milliards $ dans l'économie canadienne. En ce début de 1992, alors que le pays s'apprête à affronter de sérieux défis, nous avons bon espoir que notre contribution d'un océan à l'autre aidera le gouvernement à mobiliser les efforts de tous pour l'édification d'un Canada prospère.

Étant donné le climat de féroce concurrence où se trouvent les ports aujourd'hui, les leaders se distinguent par leurs services à la clientèle et leur objectif de qualité. Ports Canada continue de viser ces deux objectifs, et il renouvelle cet engagement pour la décennie.

Nos réalisations auraient été moins brillantes si nous n'avions pas eu un Conseil d'administration solidaire, une équipe de gestionnaires dévoués, et un personnel loyal dans tout le réseau. À tous, j'exprime ici ma sincère reconnaissance. Je tiens également à remercier l'honorable A.R. Huntington pour les services qu'il a rendus à titre de président du Conseil, poste qu'il a occupé jusqu'à sa retraite en 1991, et je lui souhaite tout le succès et le bonheur possibles.

Conformément à la loi, j'ai de nouveau le plaisir d'informer le Conseil d'administration et notre actionnaire, le gouvernement du Canada, que la Société a accompli en 1991 de réels progrès sur la voie de ses objectifs, et qu'elle est dotée des mesures de contrôle nécessaires à la sauvegarde de ses avoirs.



Jean Michel Tessier

SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS

La Société canadienne des ports se compose de huit ports non constitués en sociétés, appelés ports divisionnaires et sa filiale en propriété exclusive, Ridley Terminals Inc. Le tonnage qui figure plus bas exclut celui de la RTI, devenue filiale à cent pour cent le 30 juillet 1990. Les ports divisionnaires sont situés à Belledune (N.-B.), Port Saguenay/Baie des Ha! Ha!, Sept-Îles, Trois-Rivières (Québec), Port Colborne, Prescott (Ontario), et Churchill (Manitoba). Les ports divisionnaires jouent un rôle clé dans leurs économies régionale et locale respectives. Les industries locales sont tributaires des installations dont les ports sont équipés et constituent souvent le principal maillon des échanges sur les marchés nationaux et internationaux.

Le vrac solide manutentionné dans les ports divisionnaires comprend notamment des céréales, du sel, divers minéraux et du charbon. Le vrac liquide est surtout constitué de produits pétroliers. Quant aux produits forestiers, ils font partie des marchandises générales transitant dans certains de ces ports. Les ports divisionnaires sont partie intégrante du réseau Ports Canada. Si leur sphère d'influence est souvent plus régionale que nationale, il ne fait aucun doute que le bien-être économique des collectivités environnantes est étroitement lié à leur sort.

En 1991, les ports divisionnaires ont manutentionné au total 29 Mt de marchandises, une faible diminution par rapport aux 29,5 Mt de 1990. Ce chiffre équivaut à 16 % des 181,9 Mt qui ont transité par l'ensemble du réseau Ports Canada en 1991, pourcentage relativement constant depuis plusieurs années.

Au port de Trois-Rivières, les exportations de céréales ont connu une chute de près d'un demi-million de tonnes, qu'on peut attribuer presque entièrement au conflit de travail qui a marqué le dernier trimestre à cet endroit. Le port de Churchill a lui aussi connu une chute abrupte des volumes de céréales manutentionnées: de 393 000 tonnes en 1990 à 233 000 tonnes en 1991, une baisse de 41 %. Quant au port de Prescott, ce fut sa meilleure année en dix ans, avec 472 000 tonnes de marchandises, 22 % de plus qu'en 1990. À Port Colborne, le tableau a été moins positif: seulement 21 000 tonnes de céréales y ont transité l'année dernière, brusque diminution par rapport au début des années 1980, où cette denrée atteignait autour de 300 000 tonnes. Au port de Sept-Îles, les résultats de 1991 ont été presque les mêmes qu'en 1990, alors qu'à celui de Belledune, les volumes de roche phosphatée ont augmenté de plus de 100 000 tonnes, contribuant à une hausse de 4 % de son tonnage total de 1991. Ce fut le contraire à Port Saguenay: le trafic y a diminué de 4 % suite à la baisse des exportations de bois d'œuvre.

Le présent aperçu financier comprend les résultats financiers de la Ridley Terminals Inc. (RTI) à compter du 30 juillet 1991, date où elle est devenue filiale à cent pour cent de la Société. L'acquisition de la RTI a considérablement influé sur le rendement d'exploitation de la Société en 1991, ainsi que sur sa situation financière au 31 décembre 1991.

Activités principales : On entend par activités principales de la Société canadienne des ports, les activités des ports divisionnaires et de la RTI.
Produits d'exploitation : Le chiffre de 26,7 millions $ en produits d'exploitation comprend ceux réalisés par la RTI dans les cinq derniers mois de 1991. Autrement, on accuse une diminution de 1,0 million $ comparativement à 1991, venant surtout d'une baisse des volumes de céréales au port de Churchill en 1991.
Frais d'exploitation : En 1991, les frais d'exploitation ont augmenté de 7,6 millions $, totalisant 21,2 millions. L'augmentation tient compte des frais d'exploitation de la RTI depuis son acquisition, soit 7,3 millions, et d'une augmentation de 0,3 million $ ou 2 % des frais d'exploitation des ports divisionnaires.
Bénéfice d'exploitation : Ce bénéfice pour 1991 a totalisé 5,5 millions $, chiffre qui constituait une amélioration de 8,6 millions par rapport à la perte enregistrée en 1990. Le bénéfice découle de celui réalisé par la RTI pour les cinq derniers mois de 1991, c'est-à-dire 9,9 millions $.
Revenu de placements : Le revenu des placements (4 millions $) accusait une diminution de 29 %, soit de 1,6 million $, relativement à 1990. Ceci tient surtout au fait que la plupart des ports divisionnaires ont moins de disponibilité pour investir suite à leur contribution de 20,4 millions $ aux efforts faits par le gouvernement du Canada pour réduire son déficit. La baisse de ce revenu s'explique également par les taux d'intérêts moins élevés en 1991.
Frais d'intérêts : Les frais d'intérêts au montant de 9,5 millions $ indiquent une montée en flèche, soit 9,3 millions $ de plus qu'en 1990. Cela découle principalement des intérêts sur l'emprunt bancaire depuis l'acquisition de la RTI.
Perte sur l'acquisition de la RTI : Devenue l'unique actionnaire de la RTI, la Société en a assumé le passif net, c'est-à-dire 197,5 millions $. L'investissement par la Société de 58,5 millions $ en actions a été financé par le gouvernement fédéral. Cet investissement et le passif net assumé sont donc inscrits à titre de perte lors de l'acquisition de la RTI.
Dividende : En 1991, la Société a versé au gouvernement du Canada un dividende de 174 000 $.
Fonds de prêt interportuaire : En 1991, le gouvernement du Canada a investi encore 10 millions $ dans le Fonds, qu'il a établi en 1989 pour financer des projets viables d'immobilisation par les sociétés de Ports Canada. Les emprunts de l'année comprennent des transferts qui ont servi à financer la construction d'un terminus de charbon au port de Belledune et des installations de manutention et d'entreposage au projet Alouette à Sept-Îles.
Immobilisations : En 1991, la Société a dépensé 63,1 millions $ dans de nouvelles installations et la réfection d'installations existantes. La Société a reçu des subventions fédérales de 32,4 millions $, principalement destinées au projet Alouette à Sept-Îles; les autres investissements en immobilisations ont été financés par des emprunts et des fonds générés par le réseau.

PORT DE BELLEDUNE

Situé sur la côte sud de la Baie des Chaleurs, le port de Belledune se trouve donc au nord-est du Nouveau-Brunswick, à environ 35 km au nord-ouest de Bathurst et à 50 km à l'est de Dalhousie. Ce terminal de vrac est loué par la Brunswick Mining and Smelting avec bail de longue durée. Son unique poste à quai, long de 167 m, est relié à la rive par une route de 7,5 m de largeur et peut accueillir des navires de 35 000 tpl.

En 1990, on a entrepris la construction d'un nouveau poste à quai, pour décharger le charbon destiné à la centrale thermique de la Société Énergie N.-B. En 1992, environ 100 000 tonnes de charbon y transiteront, et on en prévoit 1,2 Mt pour 1993.

Malgré les arrêts de travail du premier semestre à la Brunswick Mining and Smelting, le trafic total au port a augmenté de 4 % pour atteindre 329 000 tonnes en 1991. Les volumes de roche phosphatée ont grimpé à 171 000 tonnes, soit 144 % de plus que l'année précédente. Par contre, les minerais métallurgiques ont connu une chute importante, passant de 122 000 tonnes à 50 000 en 1991. Les produits pétroliers ont chuté de 26 % (de 81 000 à 60 000 tonnes) suite aux conflits de travail. Le port a aussi reçu 19 000 tonnes de coke expédiées par chemin de fer en 1991.

Les produits d'exploitation ont augmenté de 28 % : 198 000 $ en 1990 et 253 000 $ en 1991. Les frais augmentaient aussi, passant de 170 000 $ à 239 000 $. Le résultat d'exploitation se chiffre à 14 000 $ en 1991. Les frais d'intérêts encourus pour la construction du nouveau quai ont occasionné une perte nette de 626 000 $.

Cette année, le prix de l'environnement décerné par l'American Association of Port Authorities a été présenté à la Société canadienne des ports pour son étude d'impact environnemental du projet de construction d'un nouveau quai au port de Belledune.

PORT DE CHURCHILL

Bien situé sur la côte ouest de la Baie d'Hudson, le port de Churchill sert surtout à l'exportation des céréales de l'Ouest canadien. Son autre fonction tout aussi importante consiste à réapprovisionner les localités nordiques du Keewatin, dans les Territoires du Nord-Ouest. L'élévateur de Churchill sert depuis 62 ans à l'expédition des céréales.

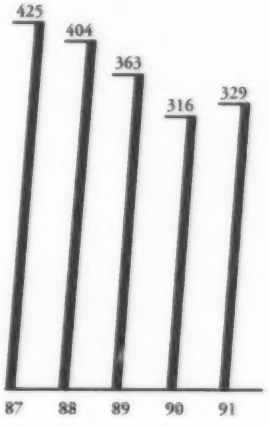
Le trafic total, 265 000 tonnes en 1991, était de 38 % inférieur aux 425 000 tonnes de 1990. Huit navires ont transporté un total de 233 000 tonnes de grain : du blé vers le Brésil et de l'orge vers l'Arabie Saoudite. Quant au réapprovisionnement des communautés nordiques, il consistait principalement en produits pétroliers, matériaux de construction et autres nécessités, totalisant 31 000 tonnes, une légère baisse.

La Phase I du programme de dépoussiérage a été parachevée et on a installé un nouveau système d'alerte-incendie qui a coûté 1 million $. Les travaux ont été réalisés par des employés du port.

Les produits d'exploitation ont baissé de 34 %, passant de 4,7 millions $ en 1990 à 3,1 millions $ en 1991 par suite d'une diminution du trafic céréalier. Les frais d'exploitation ont été maintenus au minimum : 11 % de moins qu'en 1990, soit de 6,6 millions $ à 5,9 millions $ en 1991. Les résultats d'exploitation de 1991 montrent une perte de 2,8 millions $ et une perte nette de 2,6 millions $.

PORT DE BELLEDUNE

Trafic total
(kt)

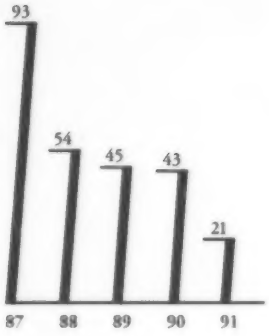


PORT DE CHURCHILL

Trafic total
(kt)

PORT COLBORNE

Trafic total
(kt)



PORT COLBORNE

Port Colborne, à l'extrémité sud du canal Welland, est spécialisé dans la manutention des céréales canadiennes. En 1986, la Société canadienne des ports a loué l'élévateur de Port Colborne à la Goderich Elevators Limited pour une période de 20 ans.

Le trafic portuaire a encore diminué en 1991, totalisant 21 000 tonnes de céréales comparativement à 43 000 en 1990, ce qui est bien loin des 300 000 tonnes traitées il y a 10 ans. Plusieurs facteurs expliquent ce faible rendement, notamment une récolte céréalière médiocre et les conséquences de l'abolition du tarif dit «à l'est de».

Au total, les produits d'exploitation ont légèrement progressé, de 116 000 $ en 1990 à 121 000 $, tandis que les frais d'exploitation ont baissé de 481 000 $ à 441 000 $. De ce fait, la perte d'exploitation a diminué de 12 %: 365 000 $ en 1990 à 320 000 $. Grâce au revenu des placements (371 000 $), le port a réalisé un bénéfice net de 51 000 $.

PORT DE PRESCOTT

Trafic total
(kt)

PORT DE PRESCOTT

Le port de Prescott, sur le Saint-Laurent, est situé à 200 km à l'ouest de Montréal et à 100 km au sud d'Ottawa. Il est géré en coopérative par la Société canadienne des ports, qui exploite les installations portuaires, et par la Goderich Elevators Ltd., qui loue l'élévateur à grains, d'une capacité de 154 000 tonnes. On y manutentionne principalement des céréales destinées au marché canadien.

L'année 1991 a été la meilleure depuis 10 ans pour le port de Prescott, qui a vu transiter 472 000 tonnes de marchandises, 22 % de plus qu'en 1990. Le volume des céréales transportées par navire y a augmenté de 25 %, pour atteindre 315 000 tonnes. Le volume du sel industriel manutentionné au port (156 000 tonnes) est également son plus élevé en dix ans, grâce à la mise en service en 1991 d'une nouvelle aire d'entreposage pour cette denrée.

Les produits d'exploitation ont légèrement augmenté (de 604 000 $ en 1990 à 678 000 $), alors que les frais d'exploitation sont montés de 9 % (de 1,1 million $ à 1,2 million $). Il s'ensuit une perte de 548 000 $ comparativement à 500 000 $ en 1990. Le revenu (1,2 million $) des placements a contribué à un bénéfice net de 615 000 $ en 1991.

PORT SAGUENAY/ BAIE DES HA! HA!

Note : Port Saguenay est la nouvelle appellation officielle du port de Chicoutimi.

Situé à l'embouchure de la rivière dont il porte le nom, Port Saguenay est un pivot de l'économie locale, ses services étant essentiels aux industries tributaires des ressources naturelles de la région. Les principaux secteurs industriels de la région sont la fabrication de pâte de papier, de bois d'œuvre et d'aluminium. Le port comprend le terminal maritime de Grande-Anse, situé à Ville de La Baie et le terminal Albert-Maltais, situé à Chicoutimi. Le terminal de Grande-Anse est polyvalent et on y manutentionne les produits forestiers ainsi que les vracs solide et liquide. Le terminal Albert-Maltais manutentionne les produits pétroliers pour la région.

À Port Saguenay, le trafic total est passé de 535 000 tonnes en 1990 à 513 000 tonnes en 1991, soit une diminution de 4,1 %. Les hydrocarbures et le bois d'œuvre (le volume de ce dernier ayant diminué de 136 000 tonnes à 116 000 en 1991), sont les principaux produits à l'origine de cette baisse. Le port a bénéficié de la première année complète d'exploitation du nouveau dépôt de vrac liquide de Servitank Inc., ouvert à la fin de 1990.

C'est au port de Baie des Ha! Ha! que se trouvent les installations privées d'Alcan Aluminium Limitée, qui servent principalement à la réception de matières premières pour ses usines. Le trafic total au port a augmenté légèrement de 4,0 à 4,1 millions de tonnes. Une hausse des marchandises diverses et des vracs solides est à l'origine de cette augmentation. Le volume des minerais et des concentrés d'aluminium, qui se chiffrent à 3,2 millions de tonnes, ont connu une hausse de 4,7 % en 1991, et les exportations de papier journal, qui s'élevaient à 66 000 tonnes en 1990, ont presque doublé pour s'établir à 120 000 tonnes. Les produits pétroliers sont passés de 382 000 tonnes en 1990 à 365 000 tonnes en 1991.

Les produits d'exploitation à Port Saguenay ont augmenté de 5 % en 1991 et se chiffrent à 1,6 million $. Le bénéfice d'exploitation lui est passé de 216 000 $ en 1990 à 253 000 $ en 1991, soit une augmentation de 17 %. Les paiements en liquidités au gouvernement du Canada au montant de 2,9 millions $ ont eu pour effet de diminuer les revenus de placements et par conséquent, le bénéfice net est passé de 879 000 $ en 1990 à 685 000 $ en 1991, soit une diminution de 22 %. À Baie des Ha! Ha! les produits d'exploitation ont progressé de 154 000 $ en 1990 à 170 000 $ en 1991, une augmentation de 10 %. Les frais d'exploitation ont légèrement diminué passant de 84 000 $, à 76 000 $, ce qui a permis au port de réaliser un bénéfice d'exploitation de 94 000 $, soit une augmentation de 34 % par rapport à 1990. Le bénéfice net s'est établi à 151 000 $, une augmentation de 27 % par rapport au montant de 119 000 $ enregistré en 1990.

PORT DE SEPT-ÎLES

Le port de Sept-Îles est un port en eau profonde situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à 650 kilomètres en aval de Québec. Il consiste en un grand bassin naturel de 80 mètres et plus de profondeur, ouvert à la navigation toute l'année. Il dessert l'industrie minière du Québec et du Labrador, et le minerai de fer représente toujours au-delà de 90 % de son trafic total. À cela, viennent s'ajouter le charbon et l'an prochain, l'aluminium, qui avec ses diverses composantes, augmenteront la diversité des produits manutentionnés dans le port.

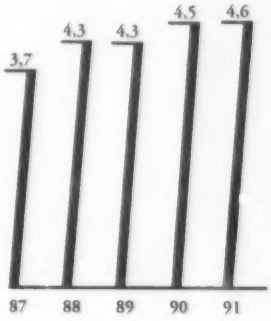
Le tonnage de 1991 est à peu de choses près, le même que celui de 1990, soit 21,9 millions de tonnes par rapport à 22,0 millions l'année d'avant. Les expéditions de minerai de fer et le volume de charbon manutentionné étaient sensiblement les mêmes que ceux de l'an dernier, respectivement de 21,5 millions de tonnes et 400 000 tonnes. Bien que le tonnage des marchandises diverses de 41 000 tonnes soit peu élevé comparativement à celui d'autres marchandises manutentionnées au port, il demeure cependant le plus important tonnage atteint depuis une dizaine d'années.

Les travaux de construction de l'Aluminerie Alouette inc. se sont poursuivis durant toute l'année. Lorsque l'usine atteindra son plein rendement vers la fin de 1992, le tonnage total du port augmentera d'environ un million de tonnes par année. Par ailleurs, la construction des infrastructures portuaires (déchargeuse pneumatique, convoyeurs, silos, etc.) requises par la nouvelle aluminerie, s'est aussi poursuivie en 1991, les échéanciers étant entièrement respectés. Reste le débarcadère et le terminal traversier-rail qui seront complétés au cours de 1992.

Entre 1990 et 1991, les produits d'exploitation sont passés de 1,5 à 1,6 million $ en raison d'une utilisation accrue des services et des installations portuaires. Pour leur part, les frais d'exploitation ont augmenté de près de 24 % soit de 1,7 à 2,1 millions $ en raison surtout des exigences des nombreux projets en cours. Les pertes d'exploitation se sont chiffrées à 525 000 $ en 1991 par rapport à 182 000 $ en 1990. Les revenus de placement ont subi une baisse importante, passant de 448 000 $ à 375 000 $ en 1991. Finalement, le port a enregistré une perte nette de 184 000 $ contrairement au bénéfice net de 266 000 $ réalisé en 1990.

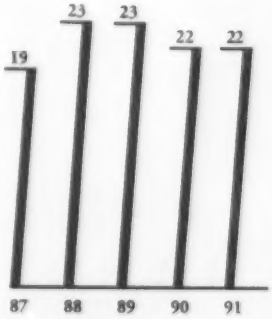
PORT SAGUENAY BAIE DES HA! HA!

Trafic total (Mt)



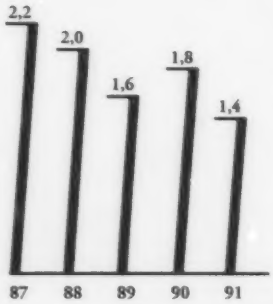
PORT DE SEPT-ÎLES

Trafic total (Mt)



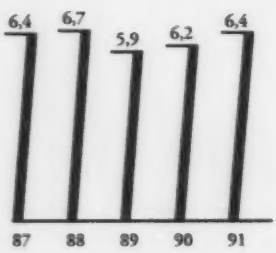
PORT DE TROIS-RIVIÈRES

Trafic total
(Mt)



RIDLEY TERMINALS INC.

Trafic total
(Mt)



TROIS-RIVIÈRES

Situé à mi-chemin entre Montréal et Québec, sur la rive nord du Saint-Laurent, le port de Trois-Rivières occupe une situation stratégique. Les principales exportations sont celles des produits du papier et des céréales, qui représentent la plus grande part du trafic portuaire. Trois-Rivières est l'un des plus grands centres de production de papier journal au monde. Le port manutentionne également un large éventail de marchandises comme les produits pétroliers, le sel et la glaise.

En raison du conflit ouvrier qui a nui au cours des trois derniers mois de l'année, le port de Trois-Rivières a enregistré un recul en 1991, en manutentionnant 1,4 million de tonnes comparativement à 1,8 million en 1990. Le trafic céréalier a chuté de près de la moitié, passant de 1,1 million à 600 000 tonnes. Les autres vracs solides, y compris le sel de déglaçage, la glaise et l'alumine, ont quant à eux terminé en hausse de 33 %, et les produits pétroliers sont passés de 365 000 à 388 000 tonnes en 1991, ce qui représente une augmentation de 6 %. Les marchandises diverses, composées en majeure partie de papier journal, ont monté en flèche, pour atteindre 117 000 tonnes en 1991, par rapport à 56 000 tonnes l'année précédente. En 1991, 173 navires ont fait escale au port, comparativement à 298 en 1990.

L'an dernier, l'Aluminerie Lauralco a construit son terminal au port pour l'entreposage de l'alumine, du pétrole calciné et de matières premières destinées à une aluminerie située à Deschambault, Québec. La compagnie a investi 20 millions $ dans cette installation et le port investira 1,5 million pour la réfection des quais où accosteront les navires de type panamax. Le terminal, lorsqu'il fonctionnera à pleine capacité, engendrera un trafic annuel supplémentaire au port de près de 500 000 tonnes.

Une nouvelle usine de liquéfaction du brai a été construite dans la section 20 du port au cours de l'année par la compagnie Somavrac de Trois-Rivières, ce qui entraînera un trafic additionnel d'environ 50 000 tonnes par année au port de Trois-Rivières.

Les produits d'exploitation se sont améliorés de 0,2 million $, soit 11 %, pour atteindre 2,0 millions $ en 1991, hausse attribuable surtout à l'augmentation du trafic des produits du papier. Les frais d'exploitation ont augmenté de 0,4 million $ par rapport à 1990, et totalisent 2,4 millions $ en raison de la hausse des coûts de la sécurité et de plusieurs projets de réfection et de maintenance. Par conséquent, la perte d'exploitation du port s'est accrue de 0,2 million à 0,4 million $ en 1991, alors que le bénéfice net a chuté de moitié pour s'établir à 0,5 million $.

RIDLEY TERMINALS INC.

Ce terminal (RTI) est hautement spécialisé dans le transfert du charbon amené par trains unitaires et chargé dans des navires. Il est situé sur un emplacement de 55 ha à l'extrémité nord de l'île Ridley, à Prince Rupert (C.-B.). L'accès y est libre des glaces en toutes saisons pour les vraquiers, qui y trouvent un grand havre naturel abrité par une chaîne d'îles environnantes.

Le terminal peut traiter environ 12 Mt de charbon par année. La ligne principale du CN y accède par une digue à trois voies longue de 2 200 m. Grâce à son ampleur et à une boucle de sortie, le terminal peut accueillir en même temps trois convois ferroviaires pleins et deux convois vides. On peut décharger le charbon au rythme de 6 000 tonnes à l'heure et le charger dans les navires à raison de 9 000 tonnes à l'heure.

En 1991, la Société canadienne des ports a acheté la part restante (50 %) des actions de Ridley Terminals Inc., et en devenait donc propriétaire à part entière. C'est le gouvernement du Canada qui a financé cette acquisition, au coût de 58,5 millions $.

Les volumes de charbon passant par le RTI ont augmenté de 3,6 % en 1991, témoignant de la stabilité des ventes de charbon du nord-est au marché japonais. En tout, 6,4 Mt de charbon ont transité par le terminal, comparativement à 6,2 Mt en 1990. C'est l'année 1985 qui avait été la meilleure pour ce terminal, avec 7,2 Mt.

Pendant les cinq mois de 1991 où le RTI a été filiale à cent pour cent de la Société, les produits et les frais d'exploitation se sont élevés respectivement à 17,2 millions $ et 7,4 millions $. Par conséquent, le bénéfice d'exploitation du RTI a été de 9,8 millions $. Cependant, le coût élevé du financement (8,7 millions $), surtout pour la construction du terminal, a considérablement contribué à réduire à 1,3 million $ son bénéfice net des cinq derniers mois de 1991.

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

À l'honorable Jean Corbeil, C.P., député
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan consolidé de la Société canadienne des ports au 31 décembre 1991 et les états consolidés des résultats et du déficit et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers consolidés incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers consolidés en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Société au 31 décembre 1991, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Comme l'exige la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous rapportons qu'à notre avis, ces principes sont appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les transactions de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur la Société canadienne des ports* et aux règlements administratifs de la Société.

Coopers & Lybrand

Comptables agréés
Ottawa, Ontario
Le 14 février 1992

BILAN CONSOLIDÉ

au 31 décembre 1991	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
ACTIF		
À court terme		
Encaisse	4 547 $	861 $
Placements à court terme (note 4)	19 298	28 409
Débiteurs	4 202	1 960
Créance sur le Canada	187	1 036
Matériaux et fournitures	227	293
	28 461	32 559
Placements (note 4)	18 550	18 497
Débiteur à long terme	149	224
Placement dans Ridley Terminals Inc.	–	1
Immobilisations (note 5)	92 613	40 812
	139 773	92 093
FONDS DE PRÊT INTERPORTUAIRE — ACTIF (note 11)	45 419	32 064
	185 192 $	124 157 $
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et frais courus (note 6)	30 860 $	10 025 $
Dû auprès du Fonds de prêt interportuaire (note 7)	15 561	–
Dû auprès du Canada (note 10)	–	10 220
	46 421	20 245
Avantages sociaux courus	1 512	1 340
Produits reportés	70	279
Dû auprès du Fonds de prêt interportuaire (note 7)	25 162	3 745
Emprunts auprès du Canada (note 8)	1 126	1 226
Emprunts bancaires (note 9)	197 788	–
Total du passif	272 079	26 835
AVOIR DU CANADA		
Capital d'apport (note 10)	111 672	53 198
Bénéfices non répartis (déficit)	(243 978)	12 060
	(132 306)	65 258
	139 773	92 093
FONDS DE PRÊT INTERPORTUAIRE — CONTREPARTIE (note 11)	45 419	32 064
	185 192 $	124 157 $

Au nom du conseil d'administration :

Le président intérimaire du conseil,

William H Marsh

William Marsh

Le président-directeur général,

J.M. Tessier

Jean Michel Tessier

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DU DÉFICIT

pour l'exercice terminé le 31 décembre 1991	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
Produits d'exploitation	26 723 $	10 592 $
Frais d'exploitation et d'administration — nets	16 355	9 820
Amortissement	3 313	2 958
Subventions et taxes municipales	1 547	861
	21 215	13 639
Bénéfice (perte) d'exploitation	5 508	(3 047)
Revenu de placement	4 041	5 616
Frais d'intérêts	(9 487)	(212)
Bénéfice avant ce qui est décrit ci-dessous	62	2 357
Perte lors de l'acquisition de Ridley Terminals Inc. (note 3)	(255 926)	–
Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice	(255 864)	2 357
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	12 060	9 930
Dividende au Canada	(174)	(227)
Bénéfices non répartis (déficit) à la fin de l'exercice	(243 978) $	12 060 $

ÉTAT CONSOLIDÉ DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

pour l'exercice terminé le 31 décembre 1991	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
Activités d'exploitation		
Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice	(255 864) $	2 357 $
Postes n'exigeant aucune sortie de caisse		
Amortissement	3 313	2 958
Perte lors de l'acquisition de RTI	255 926	–
Intérêts reportés	689	106
Autres	165	177
Produits reportés à long terme	(209)	279
Frais d'intérêts non amortis	(487)	–
Variation nette des éléments du fonds de roulement	2 763	(1 112)
Rentrées nettes provenant de l'exploitation	6 296	4 765
Activités de financement		
Subventions pour projets d'immobilisations	32 444	9 747
Variation de la créance sur le Canada	849	(610)
Transferts auprès du Fonds de prêt interportuaire	35 978	3 639
Remboursement des emprunts auprès du Canada	(93)	(87)
Remboursement des emprunts bancaires	(15 250)	–
Contribution au Canada	–	(20 440)
Montant dû au Canada	(10 220)	10 220
Contribution du Canada	58 474	–
Dividende payé au Canada	(174)	(227)
Rentrées nettes provenant du financement	102 008	2 242
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations	(63 128)	(17 496)
Variation des comptes de construction à payer	2 865	6 648
Placement dans RTI — net de l'encaisse acquise de 4 993 $	(53 481)	–
Autres	15	–
Sorties nettes utilisées dans les activités d'investissement	(113 729)	(10 848)
Diminution de l'encaisse et des placements à court terme	(5 425)	(3 841)
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice	29 270	33 111
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	23 845 $	29 270 $

NOTES AFFERENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

du 31 décembre 1991

1. LA LOI SUR LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS

La Société canadienne des ports (la Société) a été constituée en vertu de la *Loi sur la Société canadienne des ports*. Cette loi permet l'établissement de nouvelles sociétés portuaires locales pour la gestion et l'exploitation de certains ports déterminés. La Société apparaît dans la partie II de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle n'est pas assujettie aux dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

(a) **États financiers consolidés** : Les états financiers consolidés de la Société canadienne des ports comprennent les comptes des ports et des autres installations qui relèvent de son administration, aussi bien que ceux du Fonds de prêt inter-portuaire. Les activités des sociétés portuaires locales sont exclues des états financiers depuis la date de leur constitution en société.

(b) **Placements** : Les placements sont indiqués au coût amorti, c'est-à-dire que la prime ou l'escompte est amorti jusqu'à l'échéance.

(c) **Immobilisations** : Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant, sauf celles qui sont transférées du Canada et du terminus de charbon. Celles qui sont transférées du Canada sont enregistrées à la valeur d'expertise ou à la juste valeur marchande établie au moment du transfert; celles du terminal charbonnier sont enregistrées à la valeur d'acquisition. Les subventions pour les projets d'immobilisations reçues du Canada et de tierces parties sont créditées directement au coût du bien correspondant.

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode linéaire, dès que le bien devient opérationnel, et ce pour l'année entière, selon des taux calculés sur la durée probable d'utilisation des immobilisations.

(d) **Coûts des régimes de retraite** : Le régime de retraite de la Fonction publique, un régime contributif à prestations déterminées administré par le Canada, couvre tous les employés permanents de la Société. Cependant, les employés de Ridley Terminals Inc. (RTI), une filiale à cent pour cent, sont couverts par un régime non contributif à prestations déterminées.

(e) **Subventions et taxes municipales** : Les frais pour les subventions et taxes municipales sont établis selon les évaluations municipales estimatives, modifiées conformément à la *Loi sur les subventions aux municipalités*, au besoin. Les subventions municipales ne sont parachevées qu'après une vérification par la Division des subventions aux municipalités du ministère des Travaux publics. Toute régularisation, une fois le montant des subventions parachevé, est enregistrée dans les comptes au cours de l'exercice duquel le montant final est remis.

(f) **Avantages sociaux** : La Société comptabilise une provision pour les éléments de passif estimatifs qui découlent des indemnités de cessation d'emploi, de vacances et de congés compensatoires pour temps supplémentaire; ces indemnités sont payables aux employés en vertu des conventions collectives ou selon la politique de la Société.

(g) **Constatation des produits** : Les produits de volume de charbon en transit de RTI sont enregistrés à 50 % du taux contractuel au moment de la livraison du charbon au terminal. Le restant est comptabilisé au moment du chargement de navire. Les expéditeurs de charbon de RTI ont garanti la livraison d'un tonnage minimum au terminus. Les produits provenant d'un manque de tonnage sont comptabilisés au moment de la perception.

3. ACQUISITION DE RIDLEY TERMINALS INC.

Ridley Terminals Inc. exploite un terminus de charbon sur l'Île Ridley, à Prince Rupert en Colombie-Britannique et, auparavant elle appartenait à la Société à 50 pour cent.

Le 30 juillet 1991, la Société a acheté les 50 pour cent restant des actions de RTI, et RTI est devenue une filiale en propriété exclusive de la Société. Le Canada a financé en entier l'achat des actions.

On a employé la méthode de l'achat pour comptabiliser l'acquisition et, à partir de la date d'acquisition, les résultats de l'exploitation de RTI sont inclus à l'état des résultats et du déficit.

L'actif net acquis est comme suit:

	(en milliers de dollars)
Actif total	31 639 $
Passif total	229 090
	(197 451)
Prix d'achat	58 475
Excédant du prix d'achat sur le passif net assumé — perte lors de l'acquisition de Ridley Terminals Inc.	255 926 $

4. PLACEMENTS

Les placements courants se composent de bons du Trésor au montant de 15 420 000 $ (28 409 000 $ en 1990) et d'autres titres du marché monétaire totalisant 3 878 000 $. Au 31 décembre 1991 et 1990, la valeur marchande des placements à court terme est équivalente à leur coût amorti.

Les obligations du Canada constituent les placements à long terme au montant de 18 550 000 $ (18 497 000 $ en 1990) et, au 31 décembre 1991, la valeur marchande de ces placements totalise 22 541 000 $ (20 129 000 $ en 1990).

5. IMMOBILISATIONS

a) Sommaire

	Taux d'amortissement %	Coût ou valeur marchande	Amortissement cumulé	1991 Net	1990 Net
				(en milliers de dollars)	
Terrains	–	4 931 $	– $	4 931 $	4 482 $
Dragage	2,5–6,7	9 489	6 664	2 825	3 150
Installations d'amarrage	2,5–10	34 474	19 099	15 375	16 096
Immeubles	2,5–10	16 416	12 651	3 765	3 986
Terminus de charbon	4	24 414	414	24 000	–
Services publics	3,3–10	2 894	1 691	1 203	1 260
Routes et surfaces	2,5–10	3 840	2 197	1 643	1 817
Machinerie et matériel	5 –100	20 088	17 343	2 745	3 518
Mobilier et matériel de bureau	20	3 469	2 559	910	852
Projets en cours de construction	–	35 216	–	35 216	5 651
		155 231 $	62 618 $	92 613 $	40 812 $

b) **Subventions pour projets d'immobilisations** : Au cours de l'exercice, la Société a reçu des subventions totalisant 32 444 000$ (9 747 000 $ en 1990) en vue des projets de construction d'immobilisations.

c) **Engagements** : On estime à 12 156 000 $ les engagements contractuels pour l'achèvement, la construction et l'achat d'immobilisations. La Société prévoit débourser la majeure partie de ce montant au cours de l'exercice se terminant le 31 décembre 1992.

La Société du port de Prince Rupert loue à la Société le terrain sur lequel le terminus de charbon est construit. Le contrat de location est d'une durée de 25 ans à partir du 31 mars 1984, avec possibilité de reconduire le bail pour 20 ans débutant le 31 mars 2009. Le montant du bail est calculé en fonction des frais de volume en transit par tonne, lesquels peuvent être indexés sur l'indice des prix à la consommation au Canada pour chaque année.

6. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

Les produits reportés, au montant de 1 113 000 $ (965 000 $ en 1990), et la tranche des emprunts à long terme échéant à moins d'un an, au montant de 11 075 000 $ (93 000 $ en 1990), sont compris dans les créditeurs et frais courus.

7. DÛS AUPRÈS DU FONDS DE PRÊT INTERPORTUAIRE

Le Fonds de prêt interportuaire a servi au financement à long terme de deux projets d'immobilisations de ports administrés par la Société. Le Fonds a en outre fourni à la Société un financement à court terme pour financer provisoirement les opérations de la RTI.

	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
a) Transferts au port de Belledune portant intérêts aux taux de 9,14 % à 11,47 % et intérêts courus sur les transferts de fonds totalisant 795 000 $, remboursables en vingt versements annuels capital et intérêt réunis de 1 657 000 $, à compter du 31 décembre 1993 jusqu'au 31 décembre 2012.	12 512 $	3 745 $
b) Transferts au port de Sept-Îles portant intérêts aux taux de 9,02 % à 9,20 % remboursables en vingt versements annuels égaux de 1 423 000 $ capital et intérêts réunis, échéant le 31 décembre 2011.	12 900	–
c) Transferts à RTI portant intérêts aux taux de 7,65 % et 9,17 % et les intérêts courus au montant de 311 000 $, remboursables avec intérêts en 1992.	15 311	–
	40 723	3 745
Moins : tranche échéant à moins d'un an	(15 561)	–
	25 162 $	3 745 $

Le remboursement du capital au cours des cinq prochains exercices s'élève à 15 249 000 $ en 1992, 505 000 $ en 1993, 554 000 $ en 1994, 607 000 $ en 1995, et 666 000 $ en 1996.

8. EMPRUNTS AUPRÈS DU CANADA

	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
Emprunts portant intérêts aux taux de 6,44 % et 9,09 %, remboursables par versements annuels égaux de 193 000 $ capital et intérêts réunis, échéant le 31 décembre 2000.	1 226 $	1 319 $
Moins : tranche échéant à moins d'un an	(100)	(93)
	1 126 $	1 226 $

Le remboursement du capital au cours des cinq prochains exercices s'élève à 100 000 $ en 1992, 108 000 $ en 1993, 116 000 $ en 1994, 124 000 $ en 1995, et 134 000 $ en 1996.

9. EMPRUNTS BANCAIRES

La Société a deux accords de financement à long terme avec une importante banque du Canada.

	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
a) Prêt à terme remboursable par versements semi-annuels indiqués à compter du 31 juillet 1991 jusqu'au 31 janvier 2000. Les intérêts sont au taux préférentiel de la banque, remboursable chaque mois.	194 013 $	– $
b) Prêt à terme remboursable par versements semi-annuels indiqués à compter du 31 juillet 1991 jusqu'au 31 janvier 1994 . Les intérêts sont au taux préférentiel de la banque plus 3/8 de 1 % par année, remboursable chaque mois.	14 750 $	– $
	208 763	–
Moins : tranche échéant à moins d'un an	(10 975)	–
	197 788 $	– $

En vertu des accords d'emprunt, la Société peut se servir des acceptations bancaires pour la totalité ou une partie de l'emprunt.

L'accord d'emprunt a) est garanti sans conditions par le Canada jusqu'à concurrence de 230 millions $, et nanti également par une débenture de sûreté supplémentaire à vue à charge fixe et flottante de 250 millions $. L'accord d'emprunts b) a une débenture initiale de sûreté supplémentaire à vue à charge fixe et flottante de 350 millions $ avec le terminus de charbon, et la cession du bail par la Société du port de Prince Rupert donnés en gage.

Le remboursement du capital au cours des cinq prochains exercices s'élève à 10 975 000 $ en 1992, 24 338 000 $ en 1993, 24 325 000 $ en 1994, 19 950 000 $ en 1995, et 24 938 000 $ en 1996

10. CAPITAL D'APPORT

En 1991, le Canada a versé une contribution de 58 474 000 $ à la Société en vue de l'achat du reste des actions de RTI.

En 1990, le Canada a demandé de la Société canadienne des ports et des sociétés portuaires locales une contribution à la réduction du déficit fédéral au montant de 100 millions $. On a demandé des paiements en espèces des ports indiquant une liquidité qui dépassait leurs besoins à court terme en dépenses d'investissement.

La quote–part de la Société était de 20,44 millions $ et a été imputée au capital d'apport.

	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
Solde au début de l'exercice	53 198 $	73 638 $
Contribution au Canada	–	(20 440)
Contribution du Canada	58 474	–
Solde à la fin de l'exercice	111 672 $	53 198 $

11. FONDS DE PRÊT INTERPORTUAIRE

Le but du Fonds est de financer les projets d'immobilisations viables financièrement de la Société et des sociétés portuaires locales. En 1991 toutefois, en conformité avec les directives données par le Canada, le Fonds a aussi transféré la somme de 15 millions $ à la Société en vue du financement provisoire des opérations de RTI.

Le bilan du Fonds au 31 décembre indique:

	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
ACTIF		
À court terme		
Encaisse et placements	4 696 $	28 319 $
Transferts à recevoir	15 561	–
	20 257	28 319
Transferts à recevoir	25 162	3 745
	45 419 $	32 064 $
PASSIF		
À court terme		
Comptes à payer	25 $	– $
SOLDE DU FONDS		
Contributions du Canada	36 650 $	26 650 $
Bénéfices non répartis	8 744	5 414
	45 394 $	32 064 $
	45 419 $	32 064 $

Les placements du Fonds, indiqués au coût amorti, sont des titres directs et garantis du Canada. Au 31 décembre 1991 et 1990, la valeur marchande des placements est équivalente à leur coût amorti.

Le Fonds est engagé à financer un montant de 45,7 millions $ pour les projets d'investissement viables financièrement des ports divisionnaires et d'une société portuaire locale pendant les deux prochains exercices. En 1991, le Canada a investi 10 millions $ dans le Fonds et s'est engagé à investir jusqu'à 40 millions $.

L'état des résultats et des bénéfices non répartis du Fonds est comme suit:

	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
Revenu d'intérêts	3 430 $	3 571 $
Dépenses d'administration	100	75
Bénéfice net pour l'exercice	3 330 $	3 496 $
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	5 414	1 918
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	8 744 $	5 414 $

12. RÉGIMES DE RETRAITE

Les contributions annuelles au régime de retraite de la Fonction publique représentent le passif de la Société pour le plan contributif et sont imputées aux frais d'exploitation de l'exercice courant.

Au 31 décembre 1991, selon les rapports actuariels mis à jour sur le régime non contributif, la valeur actualisée des prestations courues totalise 2 737 000 $; la valeur marchande de l'actif du fonds représente 3 342 000 $. Les charges de retraite pour 1991 de 132 000 $ sont déterminées actuariellement.

13. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Du fait de leur même appartenance, la Société est apparentée à tous les ministères, agences et sociétés d'État formés par le Canada.

Conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*, la Société a recouvré des sociétés portuaires locales des frais d'exploitation et d'administration qu'elle avait encourus au montant de 7 523 000 $ en 1991 (7 177 000 $ en 1990). Ces recouvrements sont appliqués aux dépenses qui s'y rattachent. Les dépenses d'exploitation incluent les frais de location totalisant 1 944 000 $ facturés par une société portuaire locale. Au 31 décembre 1991, des frais de location totalisant 4 346 000 $ sont inclus dans les comptes créditeurs et les frais courus.

La Société a gagné des revenus de placement de 3 845 000 $ (5 616 000 $ en 1990) sur les titres du gouvernement du Canada, et a payé les frais d'intérêts de 100 000 $ (106 000 $ en 1990) au Canada. Les détails des autres opérations avec le gouvernement du Canada sont divulgués dans les notes 3, 5(b), 8, 10 et 11.

14. EXPLOITATION CONTINUE ET DÉPENDANCE ÉCONOMIQUE

En 1990, le principal client de RTI, Quintette Coal Limited (Quintette), a cherché à se protéger de ses créditeurs par l'entremise des tribunaux. Quintette a proposé un plan de réorganisation qui réduirait notamment les revenus que rapporte cet important client. Par conséquent, la viabilité de l'exploitation continue de RTI est menacée.

Les banquiers de RTI, le gouvernement du Canada et d'autres intervenants s'emploient à l'heure actuelle à élaborer un plan de réorganisation pour RTI. Parmi les questions dont ce plan doit tenir compte figure le rôle que devra jouer RTI dans l'exploitation continue du terminal, ainsi que l'élimination de la dette à long terme de celle-ci. Pour que RTI puisse effectuer, aux dates fixées, les versements visant à rembourser le capital et les intérêts, la totalité ou une partie de la dette doit être effacée, ou bien RTI doit obtenir du financement de d'autres sources que son exploitation.

15. ÉVENTUALITÉS

La Société a reçu des réclamations totalisant environ 2 239 000 $ à l'égard de procès, de garanties, de conventions collectives, de dommages présumés subis sur les propriétés de la Société et de diverses autres questions en litige. Ces réclamations n'apparaissent pas dans les états financiers. De l'avis de la Société, ces réclamations ne devraient entraîner aucun déboursé important.

La Société assume toutes les responsabilités quant aux demandes d'indemnisation des accidentés du travail. Les frais qui peuvent découler de telles responsabilités sont imputés dans l'exercice au cours duquel ils peuvent être raisonnablement estimés.

Trafic total
(Mt)

SOCIETE DU PORT D'HALIFAX

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Nous sommes heureux de présenter les résultats obtenus par la Société en 1991, année pendant laquelle les ports du monde entier se sont livré une concurrence acharnée, surtout pour les marchandises conteneurisées.

Au cours des cinq années précédentes, le port avait vu doubler son trafic conteneurisé, alors même que s'intensifiait la concurrence entre les ports. En 1991, les volumes ont chuté du fait que certaines compagnies maritimes ont modifié leurs itinéraires, et ont réduit le nombre de leurs escales dans les ports de l'est de l'Amérique du Nord. La croissance de plus en plus rapide des exportations en provenance de l'Asie et d'autres pays du Pacifique a certainement accru l'avantage des ports de la côte occidentale des États-Unis, qui jouissent d'un service très efficace de trains à conteneurs gerbés. Le principal exploitant de terminal au port d'Halifax, la Halterm Ltd., a installé une quatrième grue à portique en 1991, haussant ainsi sa productivité. Notre position concurrentielle s'est également renforcée en 1991, depuis que le port a accès à des trains à conteneurs gerbés. Voilà des investissements qui traduisent la confiance de nos autres partenaires quant à l'avenir du port d'Halifax.

Donald A. Parker (à gauche) et David F. Bellefontaine

Sauf pour la perte de trafic-conteneurs, le port a réussi à atteindre ses autres objectifs relativement au service ferroviaire et à l'exploitation de son élévateur à grains. Au cours de l'année, une entente conclue entre le gouvernement provincial et le Canadien National a permis d'inaugurer au port un service ferroviaire pour conteneurs gerbés. En 1991 également, la Halifax Grain Elevator Limited a reconduit son contrat de location du silo à grains, signe de confiance de la compagnie, qui envisage de plus en plus la mise en œuvre d'un programme d'entretien de cette installation, pour en assurer la viabilité à long terme.

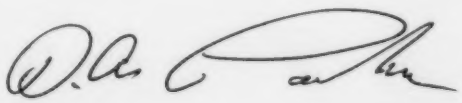
En 1991, les dépenses d'immobilisations se sont élevées à 1,7 million $, dont 0,3 million pour parachever les rails en courbe reliant les grues entre le quai B et le quai C. La différence, 1,4 million $, a servi principalement à remplacer le matériel d'entretien et à rénover l'édifice administratif. Sur dix ans, le port a dépensé 44,4 millions $ pour se procurer les installations et services nécessaires à la réalisation des objectifs portuaires du Canada. La récession que connaît l'Amérique du Nord, ainsi que les changements d'itinéraires des compagnies maritimes, ont ralenti le trafic-marchandises au port d'Halifax. Le total a été de 14,9 millions de tonnes, soit 13,9 % de moins qu'en 1990, alors que les volumes atteignaient un record de 17,3 millions de tonnes. Les importations et exportations de pétrole brut ou raffiné ont totalisé 8,7 millions de tonnes, un peu moins (3,7 %) que les 9 millions de 1990.

Le volume des marchandises conteneurisées a chuté de 21,6 % en 1991 pour atteindre 3,1 millions de tonnes, comparativement à 3,9 millions en 1990, ce qui était le cinquième record consécutif au port d'Halifax. La chute s'explique principalement par la concurrence plus vive des services dans l'Atlantique du Nord et par le fait que les échanges commerciaux avec l'Extrême-Orient passent davantage par les ports de la côte occidentale des États-Unis.

Les produits d'exploitation se sont élevés à 13,3 millions $ en 1991; ils avaient été de 15 millions l'année précédente. Les frais d'exploitation ont totalisé 12,4 millions $ (12 millions $ en 1990). Le bénéfice d'exploitation est tombé à 0,9 million $, alors qu'il atteignait 3,1 millions $ l'année précédente, principalement suite à la baisse des volumes de marchandises et aux rajustements de tarifs. Le bénéfice net s'établit à 1,5 million $, comparativement à 3,7 millions en 1990. Le fonds de roulement est passé de 6,8 millions $ à la fin de l'année 1990 à 7,1 millions en 1991. Quant aux placements à court terme, ils ont totalisé un peu plus de 7 millions, comme au cours de l'année précédente.

Le port d'Halifax est encore en butte à une concurrence serrée des autres ports nord-américains. Nos partenaires ont travaillé plus étroitement que jamais au cours des douze mois passés pour que nous demeurions un grand port international accueillant des navires du monde entier. Alors que l'année 1992 présente un défi intéressant pour l'unité canadienne, notre port continuera sa recherche dynamique de nouveaux clients. Nous remercions toutes les personnes qui ont contribué au succès du port et nous comptons plus que jamais sur notre esprit d'équipe pour relever les défis qui s'annoncent.

Le président du conseil d'administration,



Donald A. Parker

Le président-directeur général,

David F. Bellefontaine

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

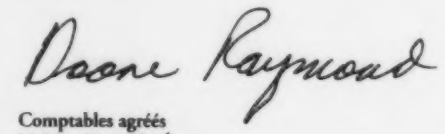
L'honorable Jean Corbeil, C.P., député
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port d'Halifax au 31 décembre 1991 ainsi que les états des résultats et surplus et des mouvements de la trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Société au 31 décembre 1991 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, en tenant compte de tous leurs aspects importants, conformément à la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur la Société canadienne des ports* et aux règlements administratifs de la Société.



Comptables agréés
Halifax, Nouvelle-Écosse
Le 31 janvier 1992

BILAN

au 31 décembre 1991	1991	1990
ACTIF		
Actif à court terme		
Encaisse	122 502 $	796 402 $
Placements (note 3)	7 203 581	7 788 502
Débiteurs	2 825 004	2 517 733
Fournitures	60 414	105 608
	10 211 501	11 208 245
Créances à long terme	266 188	–
Placements (note 3)	–	33 615
Immobilisations (note 4)	58 471 490	58 723 495
	68 949 179 $	69 965 355 $
PASSIF		
Passif à court terme		
Comptes à payer et frais courus	1 787 198 $	3 157 432 $
Subventions tenant lieu de taxes municipales	276 643	335 768
Revenus reportés	556 289	539 777
Versements sur les emprunts du gouvernement du Canada	444 629	404 208
	3 064 759	4 437 185
Avantages sociaux courus	764 673	701 831
Emprunts du gouvernement du Canada (note 5)	2 269 877	2 714 506
	6 099 309	7 853 522
AVOIR		
Capital d'apport	50 856 865	50 856 865
Surplus	11 993 005	11 254 968
	62 849 870	62 111 833
	68 949 179 $	69 965 355 $

Éventualités (note 6)

Au nom du conseil d'administration :

Le président du conseil,

Donald A. Parker

Le président-directeur général,

David F. Bellefontaine

RÉSULTATS ET SURPLUS

de l'exercice terminé le 31 décembre 1991	1991	1990
Revenus d'exploitation	13 337 637 $	15 007 422 $
Frais d'exploitation et d'administration	9 433 912	8 851 002
Amortissement des immobilisations	2 120 741	2 104 449
Subventions tenant lieu de taxes municipales	890 994	1 000 000
	12 445 647	11 955 451
Bénéfice d'exploitation	891 990	3 051 971
Revenu de placements	691 862	991 563
Frais d'intérêts	(311 871)	(348 617)
Gain sur la cession d'immobilisations	11 580	2 552
	391 571	645 498
Bénéfice net avant poste extraordinaire	1 283 561	3 697 469
Poste extraordinaire (note 7)	213 716	–
Bénéfice net	1 497 277	3 697 469
Surplus au début	11 254 968	8 581 491
Bénéfice net	1 497 277	3 697 469
Dividende versé au gouvernement du Canada	(759 240)	(1 023 992)
Surplus à la fin	11 993 005 $	11 254 968 $

MOUVEMENTS DE LA TRÉSORERIE

de l'exercice terminé le 31 décembre 1991	1991	1990
Activités d'exploitation		
Bénéfice net	1 497 277 $	3 697 469 $
Amortissement des immobilisations	2 120 741	2 104 449
Autres	112 812	34 860
Diminution des éléments d'exploitation du fonds de roulement	95,603	66 792
Liquidités provenant des activités d'exploitation	3,826,433	5 903 570
Activités de financement		
Augmentation des créances à long terme	(266 188)	
Augmentation (diminution) des comptes à payer	(300 526)	320 211
Emprunts du gouvernement du Canada	(404 209)	(367 462)
Dividende versé au gouvernement du Canada	(759 240)	(1 023 992)
Retour de capital au gouvernement du Canada	(1 470 000)	(1 470 000)
Liquidités utilisées par les activités de financement	(3 200 163)	(2 541 243)
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations	(1 934 696)	(2 157 980)
Cession de placements	34 009	
Autres	15 596	6 199
Liquidités utilisées par les activités d'investissement	(1 885 091)	(2 151 781)
Augmentation (diminution) de l'encaisse et des placements à court terme	(1 258 821)	1 210 546
Encaisse et placements à court terme au début	8 584 904	7 374 358
Encaisse et placements à court terme à la fin	7 326 083 $	8 584 904 $

au 31 décembre 1991

1.

Conformément aux articles 6.1 et 6.2 de la Loi sur la Société canadienne des ports, une requête en vue de l'établissement d'une société portuaire locale au Port d'Halifax a été approuvée et la Société du port d'Halifax a été établie en date du 1er juin 1984.

Conformément à la Loi sur la Société canadienne des ports, l'actif, le passif et l'avoir ont été transférés des comptes de la Société canadienne des ports, port d'Halifax à la Société du port d'Halifax à leur valeur comptable.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Placements : Les placements, qui sont des titres garantis et émis par le gouvernement du Canada, sont présentés au coût amorti. Les primes ou escomptes sont amortis sur la durée résiduelle des placements.

Immobilisations : Les immobilisations sont présentées au coût, à l'exception des immobilisations transférées à la Société par le gouvernement du Canada, lesquelles sont présentées à la valeur constatée par expertise ou à la juste valeur marchande qui ont été déterminées lors du transfert. Les subventions reçues du gouvernement du Canada ou de tiers pour des projets d'investissement sont déduites du coût des immobilisations en cause.

L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire pour l'année complète, débutant dans l'exercice au cours duquel l'actif devient opérationnel, à des taux établis en fonction de la durée probable d'utilisation des immobilisations.

Régime de retraite : Tous les employés permanents de la Société participent au Régime de pension de retraite de la Fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de la Société. Les contributions annuelles au régime sont imputées aux résultats de l'exercice.

Subventions tenant lieu de taxes municipales : La dépense de subventions tenant lieu de taxes municipales est basée sur les évaluations municipales estimées, lesquelles sont ajustées conformément à la *Loi sur les subventions aux municipalités*. Les subventions sont payées après la vérification des montants par la division des subventions aux municipalités des Travaux publics du Canada. Tout ajustement est imputé aux résultats de l'exercice alors en cours.

Avantages sociaux : La Société comptabilise annuellement une provision pour les indemnités de départ, les congés annuels et les congés dus en compensation du temps supplémentaire, qui sont payables aux employés dans les exercices subséquents, conformément aux conventions collectives ou aux politiques de la Société.

3. PLACEMENTS

au 31 décembre 1991

	1991		1990	
	Coût amorti	Valeur nominale	Coût amorti	Valeur nominale
Court terme	7 203 581 $	7 334 200 $	7 788 502 $	8 115 100 $
Long terme	– $	– $	33 615 $	34 270 $

4. IMMOBILISATIONS

au 31 décembre 1991

		1991			1990
	Taux d'amortissement	Coût	Amortissement accumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Terrain		24 547 627 $	– $	24 547 627 $	24 441 887 $
Dragage	2,5 – 6.7	3 443 290	2 397 842	1 045 448	1 093 165
Installations d'amarrage	2,5 – 10	35 120 246	19 663 894	15 456 352	16 040 808
Bâtiments	2,5 – 10	18 755 692	11 780 523	6 975 169	6 300 957
Services publics	3,3 – 10	6 008 663	2 657 282	3 351 381	3 498 699
Route et pavage	2,5 – 10	8 481 260	4 940 104	3 541 156	4 024 163
Matériel et outillage	5 – 100	9 906 185	6 559 908	3 346 277	2 067 688
Mobilier et équipement	20	1 270 814	1 066 921	203 893	152 334
Construction en cours		4 187	–	4 187	1 103 794
		107 537 964 $	49 066 474 $	58 471 490 $	58 723 495 $

5. EMPRUNTS DU GOUVERNEMENT DU CANADA

au 31 décembre 1991	1991	1990
		(en milliers de dollars)
Emprunts, 10 %, échéant le 31 décembre 1996 remboursable par versements annuels de 716 080 $, capital et intérêt	2 714 506 $	3 118 714 $
Versements exigibles à court terme	444 629	404 208
	2 269 877 $	2 714 506 $

Les emprunts du gouvernement du Canada ne sont pas garantis.

6. ÉVENTUALITÉS

La Société fait l'objet d'une poursuite en dommages dont le montant n'a pas été établi par le plaignant. Selon la direction, cette réclamation est sans fondement et conséquemment aucune provision n'a été inscrite aux livres.

7. POSTE EXTRAORDINAIRE

Au cours de l'exercice 1991, la Société a vendu une propriété riveraine et a réalisé un gain de 213 716 $ lors de la cession.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Donald A. Parker *
Président
Homme d'affaires
Dartmouth (N.-É.)

Paul M. Murphy, c.r. *
Vice-président
Associé, Patterson Kaz
Halifax (N.-É.)

Florence R. Irwin **
Associée, Canadian Annuity Quotations and Insurance Services Ltd.
Bedford (N.-É.)

Michael J. Proude
Président, section locale 269 de l'Association internationale des débardeurs
Dartmouth (N.-É.)

Lois A. Glibbery **
Spécialiste en marketing immobilier
Royal LePage Real Estate Services Ltd.
Dartmouth (N.-É.)

Harald A. Norve *
Président
H.A. Norve & Associates Ltd.
Halifax (N.-É.)

Capitaine Ernest A. Coates **
Surintendant maritime à la retraite
Pétroles Esso Canada
Dartmouth (N.-É.)

* Membre du comité de direction
** Membre du comité de vérification

DIRIGEANTS DE LA SOCIÉTÉ

Donald A. Parker
Président

Paul M. Murphy
Vice-président

David F. Bellefontaine
Président-directeur général

Lorraine E. Brenton
Secrétaire de la Société

Claude L. Ball
Vice-président directeur et chef de l'exploitation

Richard T. Pentland
Vice-président, Ingénierie et Travaux

Dennis W. Creamer
Vice-président, Finances et Biens immobiliers

Robert A. Kaye
Vice-président, Marketing

Peter J. MacKeigan
Conseiller juridique principal

SOCIÉTÉ DU PORT DE MONTRÉAL

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Malgré la récession qui a entraîné une chute marquée du trafic total en 1991, le port de Montréal a réussi à augmenter sa part du marché hautement compétitif des marchandises conteneurisées et même à établir un record.

Le trafic total des marchandises au port s'est établi à 17,5 millions de tonnes métriques l'année dernière, en baisse de 19,7 % par rapport à celui de 1990. Le trafic des marchandises générales conteneurisées et non conteneurisées a augmenté de 2,3 % en 1991 pour s'élever à sept millions de tonnes, un sommet sans précédent dans l'histoire du port. Les marchandises générales conteneurisées affichent pour l'année écoulée un trafic record de 5,8 millions de tonnes après un léger gain. C'est tout un exploit quand on considère que ce résultat a été obtenu dans un contexte de récession économique et de vive concurrence. Le port a aussi manutentionné en 1991 un nombre record de 575 554 conteneurs EVP.

André Gingras (à gauche) et Dominic J. Taddeo

L'un des faits saillants de l'année écoulée au port de Montréal a été la décision de deux importants transporteurs maritimes — Atlantic Container Line et Hapag-Lloyd — de desservir le marché canadien à partir de Montréal en affrétant des cellules sur les navires du Service coordonné du Saint-Laurent, exploité par les lignes Canada Maritime et OOCL. De plus, une nouvelle ligne active sur l'Atlantique Nord, Europe Canada Line, a lancé un nouveau service de transport de conteneurs à Montréal. Pour la deuxième année d'affilée, le port de Montréal a réussi à augmenter sa part du marché des conteneurs. Alors que notre trafic dans ce secteur a connu une hausse, celui des ports de la côte est nord-américaine a décliné. C'est beaucoup dire sur la force concurrentielle de ce système que constituent le port de Montréal et tous les intervenants dans l'activité portuaire.

Nous sommes fiers de pouvoir affirmer que le port de Montréal est plus que jamais le plus important port à conteneurs au Canada et un leader sur l'Atlantique Nord. Quant au trafic des marchandises générales non conteneurisées, il a totalisé 1,2 million de tonnes en 1991, en hausse de 12,3 %. Le trafic des produits pétroliers a été le plus durement touché par la récession. Ce trafic s'est établi à 4,5 millions de tonnes, en baisse de 36,8 %. Une diminution des entrées de céréales pour le marché local explique la baisse de 11,9 % du trafic céréalier qui s'est établi à 2,4 millions de tonnes en 1991. Toutefois, les exportations de céréales à partir du port ont été stables par rapport à l'année précédente. Après le trafic des produits pétroliers, c'est celui des autres vracs solides et liquides qui a été le plus durement touché par la récession en 1991. Il a atteint 3,6 millions de tonnes, en baisse de 29,7 % par suite de la faible demande de nombreux vracs solides. Ce trafic est à son niveau le plus bas depuis la récession précédente.

Enfin, ce bilan ne serait pas complet si nous ne mentionnions pas que le port de Montréal a accueilli en 1991 plus de 46 000 passagers de navires de croisière, comparativement à 30 000 l'année précédente. Le dernier exercice affiche des revenus d'exploitation de 53,6 millions de dollars et un résultat net d'exploitation de 1,2 million de dollars. Le résultat net s'est établi à 8,1 millions de dollars, comprenant des revenus nets de placements de 4,6 millions de dollars et un élément inhabituel de 2,3 millions de dollars, représentant un ajustement de subventions tenant lieu de taxes municipales.

Nous sommes heureux d'informer l'Actionnaire que, malgré la dure récession, la Société a réussi à atteindre ses principaux objectifs. Certes, les revenus d'exploitation ont été moindres que nous l'avions prévu, mais la Société a réussi à comprimer ses frais d'exploitation et d'administration qui n'ont connu qu'une hausse inférieure à 1 %, à plus que maintenir son autosuffisance financière en obtenant un profit net d'exploitation, à offrir à sa clientèle des services efficaces à des coûts concurrentiels et même à augmenter sa part du marché des marchandises générales conteneurisées. Il est difficile de prévoir quand la reprise économique viendra stimuler le trafic maritime. Toutefois, en passant en revue les divers secteurs de l'activité portuaire, nous pouvons avancer qu'il y aura une légère amélioration en 1992. Sur le marché des conteneurs, nous croyons que le port de Montréal fera aussi bien sinon encore mieux que ses concurrents de la côte est nord-américaine. Notre conviction s'appuie sur les nombreux avantages dont jouit notre port et sur lesquels repose également l'engagement des lignes maritimes de donner, à partir de Montréal, des services fiables, rapides et économiques à longueur d'année.

Nous saisissons, enfin, cette occasion pour remercier de leurs efforts soutenus tous ceux et celles qui œuvrent sur l'eau et sur terre au sein du système portuaire de Montréal.

Le président du conseil d'administration,

André Gingras

Le président-directeur général,

Dominic J. Taddeo

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

À l'honorable Jean Corbeil, C.P., député
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port de Montréal au 31 décembre 1991 et les états des résultats, des bénéfices non répartis, du capital d'apport et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Société au 31 décembre 1991 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, et à la charte et aux règlements administratifs de la Société.

Samson Bélair
Deloitte & Touche

Comptables agréés
Montréal, Québec
Le 7 février 1992

BILAN

au 31 décembre 1991	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
ACTIF À COURT TERME		
Encaisse	310 $	252 $
Placements (note 3)	12 702	16 222
Débiteurs	9 870	11 365
Matériaux et fournitures	893	929
	23 775	28 768
Placements dans une entreprise détenue aux fins de revente (note 4)	3 536	3 598
Placements (note 3)	27 177	32 927
Immobilisations corporelles (note 5)	162 055	165 327
Autres éléments d'actif	1 779	575
	218 322 $	231 195 $
PASSIF À COURT TERME		
Créditeurs et charges à payer (note 6)	6 687 $	21 728 $
Subventions tenant lieu de taxes municipales	778	2 970
	7 465	24 698
Avantages sociaux courus	4 693	5 291
Emprunts auprès du gouvernement du Canada (note 7)	5 181	5 669
	17 339	35 658
AVOIR DU GOUVERNEMENT DU CANADA		
Capital d'apport	158 919	158 919
Bénéfices non répartis	42 064	36 618
	200 983	195 537
	218 322 $	231 195 $

Au nom du conseil d'administration :

Le président du conseil,

André Gingras

Le président-directeur général,

Dominic J. Taddeo

ÉTAT DES RÉSULTATS

de l'exercice terminé le 31 décembre 1991	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
Produits d'exploitation	53 601 $	55 552 $
Frais d'exploitation et d'administration	37 909	37 175
Amortissement	10 648	10 145
Subventions tenant lieu de taxes municipales	3 823	4 653
	52 380	51 973
Bénéfice d'exploitation	1 221	3 579
Produits financiers	5 009	7 609
Frais financiers	(383)	(410)
	4 626	7 199
Bénéfice avant le poste suivant	5 847	10 778
Ajustement de subventions tenant lieu de taxes municipales d'exercices antérieurs	2 294	–
Bénéfice net	8 141 $	10 778 $

ÉTAT DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

de l'exercice terminé le 31 décembre 1991	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
Solde au début	36 618 $	27 079 $
Bénéfice net	8 141	10 778
Dividendes	(2 695)	(1 239)
Solde à la fin	42 064 $	36 618 $

ÉTAT DU CAPITAL D'APPORT

de l'exercice terminé le 31 décembre 1991	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
Solde au début	158 919 $	183 569 $
Contribution spéciale au gouvernement du Canada	–	24 650
Solde à la fin	158 919 $	158 919 $

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

de l'exercice terminé le 31 décembre 1991	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
Rentrées (sorties) nettes d'encaisse liées aux activités suivantes:		
Exploitation		
Bénéfice net	8 141 $	10 778 $
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Amortissement	10 648	10 145
Autres	(364)	(461)
	18 425	20 462
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement d'exploitation (note 8)	(3 286)	2 653
	15 139	23 115
FINANCEMENT		
Remboursement de la tranche exigible des emprunts auprès du gouvernement du Canada	(460)	(432)
Augmentation (diminution) des avantages sociaux courus	(598)	85
Dividendes payés	(2 695)	(1 239)
Contribution spéciale au gouvernement du Canada	(12 325)	(12 325)
	(16 078)	(13 911)
INVESTISSEMENT		
Diminution (augmentation) des placements dans une entreprise détenue aux fins de revente	62	(3 598)
Diminution des placements à long terme	5 750	6 822
Acquisition d'immobilisations (net)	(7 012)	(18 022)
Diminution des dépôts reçus sur vente de terrains	–	(355)
Acquisition d'autres éléments d'actif (net)	(1 323)	–
	(2 523)	(15 153)
Diminution de l'encaisse	(3 462)	(5 949)
Situation de l'encaisse au début	16 474	22 423
Situation de l'encaisse à la fin	13 012	16 474
Composée de:		
Encaisse	310	252
Placements à court terme	12 702	16 222
	13 012 $	16 474 $

NOTES COMPLÉMENTAIRES

de l'exercice terminé le 31 décembre 1991

1. DESCRIPTION DE L'ENTREPRISE

La Société du port de Montréal (la Société) a été constituée par lettres patentes en vertu du paragraphe 6.2(1) de la *Loi sur la Société canadienne des ports* le 1er juillet 1983.

En vertu de l'article 6.5 de la même loi, lorsqu'une société portuaire locale est constituée à l'égard d'un port, les droits, les engagements et les dettes de la Société canadienne des ports, relativement à ce port, sont dévolus à la société portuaire locale et l'administration de tous les biens et ouvrages, dans les limites de ce port, administrés par la Société canadienne des ports, est réputée avoir été transférée à la société portuaire locale, en l'occurrence la Société.

2. CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus et tiennent compte des principales conventions comptables suivantes :

Placements dans une entreprise détenue aux fins de revente : En 1990, la Société et une filiale créée à cette fin ont acquis une entreprise d'exploitation portuaire à Contrecoeur. Depuis la date d'acquisition, la Société a l'intention de revendre les éléments d'actif autres que le terrain de cette entreprise, lesquels sont détenus par la filiale.

En conformité avec les principes comptables généralement reconnus, la Société exclut de la consolidation son placement dans la filiale. Ce placement est donc présenté au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette estimative.

Placements : Les placements sont inscrits au coût amorti et la prime ou l'escompte est amorti jusqu'à l'échéance.

Matériaux et fournitures : Les matériaux et fournitures sont évalués au moindre du coût et de la valeur de remplacement. Le coût est essentiellement déterminé selon la méthode du coût moyen.

Immobilisations corporelles : Les immobilisations corporelles sont enregistrées au coût d'origine avec l'amortissement cumulé transféré de la Société canadienne des ports; les acquisitions subséquentes sont comptabilisées au coût.

L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire dès que le bien devient opérationnel, et ce, pour l'année entière, à des taux calculés sur la durée probable d'utilisation des immobilisations.

Régime de pension : Le Régime de pension de retraite de la Fonction publique, administré par le gouvernement du Canada, s'adresse à tous les employés permanents de la Société. Ces employés et la Société doivent contribuer à ce régime. Les contributions représentent la responsabilité totale de la Société en cette matière et sont imputées aux dépenses d'exploitation de l'exercice courant.

Subventions tenant lieu de taxes municipales: Les subventions tenant lieu de taxes municipales sont établies selon les évaluations municipales estimatives, modifiées conformément à la Loi sur les subventions aux municipalités. Les subventions ne sont versées qu'après vérification par la Division des subventions aux municipalités du ministère des Travaux publics. Toute régularisation subséquente est enregistrée aux comptes de l'exercice pendant lequel le montant final est remis.

Avantages sociaux : La Société comptabilise une provision pour les éléments de passif estimatif qui découlent des indemnités de cessation d'emploi, de vacances, de congés de maladie et de congés compensatoires pour des heures supplémentaires; ces indemnités sont payables aux employés dans les années subséquentes en vertu des conventions collectives ou selon la politique de la Société.

3. PLACEMENTS

Les fonds sont investis dans des titres directs et garantis par le gouvernement du Canada. Au 31 décembre 1991, la valeur du marché des placements à court terme est équivalente à leur coût amorti, et celle des placements à long terme est de 32 645 919 $ (35 135 092 $ en 1990).

4. PLACEMENTS DANS UNE ENTREPRISE DÉTENUE AUX FINS DE REVENTE

	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
Actions ordinaires	1 $	1 $
Avances, sans modalités de remboursement	3 535	3 597
	3 536 $	3 598 $

5. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Taux d'amortissement	Coût	Amortissement cumulé	1991 Valeur nette	1990 Valeur nette
				(en milliers de dollars)	
Terrains	- %	38 585 $	– $	38 585 $	37 529 $
Dragage	2,5 %	16 178	13 221	2 957	3 242
Installations d'amarrage	2,5 %	60 125	42 097	18 028	20 622
Immeubles	2,5 - 10 %	70 179	34 209	35 970	38 066
Services publics	3,3 - 10 %	19 394	9 244	10 150	9 318
Routes et revêtement	2,5 - 10 %	63 131	22 728	40 403	39 372
Machinerie et matériel	5 - 20 %	58 443	43 898	14 545	15 685
Mobilier et matériel de bureau	20 %	4 181	2 769	1 412	1 296
		330 216	168 166	162 050	165 130
Travaux de construction en cours		5	–	5	197
		330 221 $	168 166 $	162 055 $	165 327 $

6. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
Contribution spéciale au gouvernement du Canada	– $	12 325 $
Tranche des emprunts auprès du gouvernement du Canada échéant à moins d'un an	488	460
Revenus reportés	523	828
Autres	5 676	8 115
	6 687 $	21 728 $

7. EMPRUNTS AUPRÈS DU GOUVERNEMENT DU CANADA

	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
Emprunts, 6,25 %, remboursables jusqu'en 2000 par versements annuels de 842 561 $, intérêts compris	5 669 $	6 129 $
Tranche échéant à moins d'un an	488	460
	5 181 $	5 669 $

Les versements de capital requis au cours des cinq prochains exercices sont de :

1992	1993	1994	1995	1996
488 249 $	518 765 $	551 187 $	585 636 $	622 238 $

8. VARIATION DES ÉLÉMENTS HORS CAISSE DU FONDS DE ROULEMENT D'EXPLOITATION

	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
Débiteurs	1 614 $	(766) $
Matériaux et fournitures	36	11
Créditeurs et charges à payer	(2 744)	1 258
Subventions tenant lieu de taxes municipales	(2 192)	2 150
	(3 286) $	2 653 $

9. ÉVENTUALITÉS

Des réclamations totalisant environ 2 500 000 $ ont été reçues par la Société à l'égard de procès, de garanties et de dommages supposément subis sur les propriétés de la Société et de diverses autres questions en litige ne paraissant pas dans les états financiers. Selon l'opinion de la Société, sa position est défendable et ces réclamations ne devraient entraîner aucun débours important.

10. ENGAGEMENTS

a) Les engagements contractuels estimés pour l'achèvement, la construction et l'achat d'immobilisations sont d'environ 160 000 $.

b) Conformément à une politique relative au versement de dividendes au gouvernement canadien, la Société serait redevable, à l'égard de l'exercice financier de 1991, d'un dividende calculé selon une méthode basée sur le bénéfice net. Ce dividende payable avant le 31mars 1992 s'élèverait à environ 1 500 000 $ et serait imputé au poste des bénéfices non répartis.

11. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Dans le cadre de ses opérations, la Société effectue des opérations avec des apparentés, à savoir l'entreprise détenue aux fins de revente, le gouvernement du Canada et ses organismes, ainsi que d'autres sociétés d'État.

La Société perçoit, principalement auprès des apparentés, des revenus d'entreposage de grain, de droits de manœuvre de chemin de fer ainsi que des revenus de location et des honoraires de gestion. Les dépenses faites auprès des apparentés sont constituées surtout de frais d'administration.

12. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés en fonction de la présentation adoptée au cours de l'exercice écoulé.

MEMBRES DU CONSEIL DADMINISTRATION

André Gingras *
Président
Président du conseil, André Gingras & associés Inc.
Westmount (Québec)

Bernard J. Finestone *
Vice-président
Président, Finestone & Sons Ltd.
Westmount (Québec)

Roger Bishop
Syndicat des débardeurs
SCFP/Section locale 375
Brossard (Québec)

Suzanne Brochu
Conseillère, Direction des communications
Caisse de dépôt et placement du Québec
Montréal (Québec)

Raphaël Esposito *
Notaire
Esposito & associés
Montréal (Québec)

Réjean Gagné
Président
Famcorp Inc.
Montréal (Québec)

Hubert F. Pichet
Avocat
Deveau, Lavoie & associés
Laval (Québec)

* Membre du comité de direction

DIRIGEANTS DE LA SOCIÉTÉ

André Gingras
Président du conseil

Dominic J. Taddeo
Président-directeur général

Roger Dubé
Vice-président, Administration

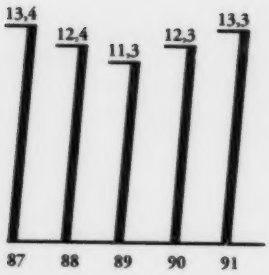
Normand Fillion
Vice-président, Marketing

Michel L. Lesage
Vice-président, Exploitation

Jean Mongeau
Secrétaire corporatif

Sylvie Vachon
Directrice, Ressources humaines

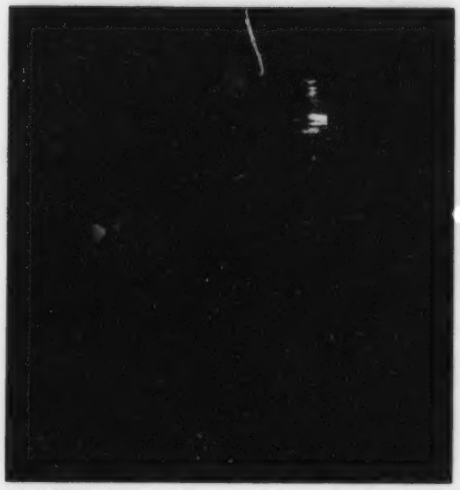
Trafic total
(Mt)



SOCIÉTÉ DU PORT DE PRINCE RUPERT

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

La Société du port de Prince Rupert a le plaisir de présenter le compte rendu de ses activités et ses résultats de l'année financière 1991. Comme les années précédentes, le port s'est concentré sur les problèmes stratégiques influant sur l'utilisation et le développement futurs de ses installations. Nous avons également poursuivi notre programme intensif de commercialisation afin d'explorer tous les marchés possibles. La Société s'est donc employée, en étroite collaboration avec des responsables du CN, l'exploitant du terminal et la Ville de Prince Rupert, à diversifier son trafic-marchandises et à utiliser au maximum les installations portuaires.



Donald H. Seidel (à gauche) et Donald H. Krusel

C'est ainsi que nous avons obtenu que les exportations de concentrés de cuivre transitent par notre terminal Fairview, et nous continuerons de chercher d'autres clients qui contribueront à notre développement.

Au cours de l'année, la Société s'est s'efforcée d'obtenir que soit maintenu le transport de passagers entre l'Alaska et le nord de la Colombie-Britannique. De concert avec la Ville de Prince Rupert, nous visons à ce que cette exploitation et les biens afférents passent à des propriétaires locaux, et que le service soit amélioré, pour le plus grand bien de Prince Rupert sur une longue période.

Les marchandises manutentionnées au port de Prince Rupert en 1991 ont totalisé 13,3 millions de tonnes, soit 8 % de plus qu'en 1990. Nous avons donc frôlé notre record de 1987: 13,4 millions de tonnes. Ce fut en grande partie grâce aux grands volumes manutentionnés au terminal céréalier de Prince Rupert, à l'île Ridley. En 1991, 5,13 millions de tonnes de céréales y ont transité, c'est-à-dire 17 % de plus qu'en 1990. Quant aux volumes de charbon aux installations de Ridley Terminals Inc., ils ont légèrement augmenté, soit de 4 %. Malgré la faiblesse des marchés pour l'industrie du bois, les expéditions de pâte à papier de l'usine de cellulose Skeena, sur l'île Watson, sont demeurées stables.

Le trafic enregistré au terminal Fairview, propriété du port, a encore fléchi à cause des conditions économiques. Les expéditions de bois d'œuvre y ont chuté de 18 % (480 000 tonnes). Par contre, les concentrés de minerai acheminés par le terminal Fairview ont grimpé d'un spectaculaire 82 % en 1991, grâce aux nouveaux clients que nous avons attirés.

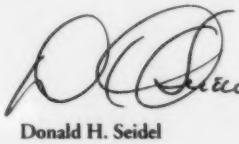
Nous avons accueilli un plus grand nombre de passagers de traversiers en 1991, c'est-à-dire 233 633 comparativement à 177 731 en 1990. Ces chiffres comprennent les passagers qui se rendent en Alaska sur les traversiers de l'Alaska Marine Highways, et sur ceux qui croisent dans les eaux de la Colombie-Britannique entre Port Hardy, sur l'île de Vancouver, et notre terminus de Prince Rupert, le plus septentrional des ports canadiens.

Le port de Prince Rupert a le plaisir d'annoncer ses résultats financiers pour 1991. Les produits d'exploitation ont connu une augmentation de 4 % pour s'établir à 14,8 millions $. Le bénéfice d'exploitation a atteint 2,5 millions $, comparé à 2,8 millions en 1990. Le bénéfice net s'établit à 1,3 million $, soit 35 % de moins que notre total de 2 millions $ en 1990.

Conformément à la loi, nous avons le plaisir d'informer le Conseil d'administration et notre actionnaire, que nous avons réalisé des progrès appréciables par rapport aux objectifs fixés, et que les procédures et les moyens de contrôle nécessaires sont en place pour garantir la sauvegarde des biens de la Société.

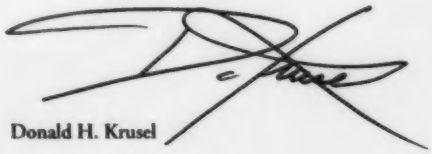
En conclusion, nous tenons à remercier tous ceux qui ont participé aux activités portuaires de Prince Rupert pour leurs efforts et pour le dévouement dont ils ont fait preuve en 1991. Grâce à leur soutien continu, à la participation des autorités locales et de l'industrie du transport, nous sommes confiants de pouvoir relever les défis de l'année qui vient. Grâce également au soutien et à la collaboration de la Ville de Prince Rupert, notre port continuera de progresser en vue de répondre aux besoins de ses clients d'aujourd'hui et de demain.

Le président du conseil d'administration,



Donald H. Seidel

Le directeur général,



Donald H. Krusel

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

À l'honorable Jean Corbeil, C.P., député
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port de Prince Rupert au 31 décembre 1991, ainsi que les états des résultats et excédent et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Société au 31 décembre 1991, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Tel qu'il est requis par la *Loi sur la gestion des finances publiques*, ces principes ont été appliqués, à notre avis, de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, aux lettres patentes et aux règlements administratifs de la Société.

Peat Marwick Thorne

Comptables agréés
New Westminster, Colombie-Britannique
Le 31 janvier 1992

BILAN

au 31 décembre 1991	1991	1990
ACTIF		
Actif à court terme		
Encaisse	152 261 $	254 462 $
Placements (note 2)	5 734 831	5 337 094
Débiteurs (note 4)	5 191 425	2 227 574
Matières et fournitures	222 003	209 615
	11 300 520	8 028 745
Biens-fonds et matériel (note 3)	103 075 675	104 024 593
	114 376 195 $	112 053 338 $
PASSIF ET AVOIR DU CANADA		
Passif à court terme		
Créditeurs et frais courus	328 174 $	282 641 $
Somme à payer au Canada (note 4)	3 545 675	2 174 570
Subventions tenant lieu d'impôts fonciers	572 283	441 397
Produits reportés	222 204	201 004
Tranche à court terme d'emprunts auprès du Canada	331 659	300 873
	4 999 995	3 400 485
Dette à long terme		
Apport du Canada, à recouvrer (note 4)	48 300 000	48 300 000
Emprunts auprès du Canada (note 5)	16 547 339	16 878 998
	64 847 339	65 178 998
Avoir du Canada		
Surplus d'apport	31 311 805	31 311 805
Excédent	13 217 056	12 162 050
	44 528 861	43 473 855
	114 376 195 $	112 053 338 $

Engagements (note 6), se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

Au nom du conseil d'administration :

Le président du conseil,

Donald H. Seidel

La vice-présidente du conseil,

Dolores D. MacIntosh

ÉTAT DES RÉSULTATS ET EXCÉDENT

de l'exercice terminé le 31 décembre 1991	1991	1990
Produits d'exploitation	14 752 698 $	14 195 949 $
Charges		
Exploitation et administration	9 338 810	9 272 992
Amortissement	2 389 763	1 652 365
Subventions tenant lieu d'impôts fonciers	582 910	439 826
	12 311 483	11 365 183
Bénéfice d'exploitation	2 441 215	2 830 766
Autres produits (charges)		
Intérêts créditeurs	623 206	1 000 973
Gain (perte) sur l'aliénation de biens-fonds et de matériel	1 025	(283 573)
Intérêts débiteurs	(1 762 410)	(1 554 732)
	(1 138 179)	(837 332)
Bénéfice net	1 303 036	1 993 434
Excédent au début de l'exercice	12 162 050	11 142 677
	13 465 086	13 136 111
Dividende au Canada	248 030 $	974 061
Excédent à la fin de l'exercice	13 217 056 $	12 162 050 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

de l'exercice terminé le 31 décembre 1991	1991	1990
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités suivantes :		
Exploitation		
Bénéfice net	1 303 036 $	1 993 434 $
Éléments n'influant pas sur l'encaisse		
Amortissement	2 389 763	1 652 365
Perte (gain) sur l'aliénation de biens-fonds et de matériel	(1 025)	283 573
ÉVOLUTION DU FONDS DE ROULEMENT HORS CAISSE lié à l'exploitation		
Débiteurs	(2 963 851)	(902 284)
Matières et fournitures	(12 388)	(98 836)
Créditeurs et frais courus	45 534	(3 034 371)
Subventions tenant lieu d'impôts fonciers	130 886	(59 477)
Produits reportés	21 200	27 523
	913 155	(138 073)
Financement		
Augmentation de la somme à payer au Canada	1 371 105	309 837
Augmentation (diminution) des emprunts auprès du Canada	(300 873)	12 679 871
Dividende au Canada	(248 030)	(974 061)
	822 202	12 015 647
Investissement		
Acquisition de biens-fonds et de matériel	(1 440 846)	(8 186 185)
Produit sur l'aliénation de biens-fonds et de matériel	1 025	–
	(1 439 821)	(8 186 185)
Augmentation de l'encaisse	295 536	3 691 389
Encaisse au début de l'exercice	5 591 556	1 900 167
Encaisse à la fin de l'exercice	5 887 092 $	5 591 556 $
L'encaisse est définie comme étant :		
Encaisse	152 261 $	254 462 $
Placements	5 734 831	5 337 094
Encaisse	5 887 092 $	5 591 556 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

Exercice terminé le 31 décembre 1991

SOCIÉTÉ PORTUAIRE LOCALE

La Société du port de Prince Rupert a été créée en date du 1er juin 1984, en tant que société portuaire locale conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*. La Société n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu.

Le 1er juin 1984, tous les éléments d'actif et de passif de la Société canadienne des ports se rapportant au port de Prince Rupert ont été transférés à la Société à leur valeur comptable, telle qu'elle avait été inscrite par la Société canadienne des ports.

1. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

a) **Placements** : Les placements, qui sont des titres directs et garantis du Canada, sont présentés au coût amorti. Les primes ou escomptes sont amortis sur diverses périodes jusqu'à l'échéance.

b) **Biens-fonds et matériel** : Les biens-fonds et le matériel sont inscrits au prix coûtant. Les subventions en vue des projets en immobilisations reçues du Canada et de tiers sont déduites du prix coûtant des biens-fonds et du matériel s'y rapportant. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire, à compter de l'exercice au cours duquel les biens sont mis en service, en utilisant des taux fondés sur la durée d'utilisation prévue des biens, de la façon suivante :

Dragage	5 %
Structure des postes de mouillage	2,5 % – 10 %
Bâtiments	5 % – 10 %
Routes et revêtements	3,3 % – 10 %
Appareils de service	5 % – 10 %
Matériel et outillage	5 % – 100 %
Mobilier et matériel de bureau	20 % – 33,3 %

c) **Charges de retraite** : Tous les employés permanents de la Société sont couverts par le Régime de pensions de la Fonction publique qu'administre le Canada. Les cotisations au régime doivent être faites par les employés et par la Société. Les cotisations annuelles représentent la dette de la Société au titre des pensions et sont comptabilisées dans l'exercice où elles sont versées.

d) **Subventions tenant lieu d'impôts fonciers** : La charge pour les subventions tenant lieu d'impôts fonciers est fondée sur des évaluations municipales, redressées en vertu de la Loi sur les subventions aux municipalités. Les subventions sont versées après la vérification des montants par la Division des subventions aux municipalités de Travaux publics Canada. Tout redressement effectué une fois la vérification terminée est porté aux comptes dans l'année du règlement.

e) **Avantages sociaux** : La Société accumule annuellement dans ses comptes la dette estimative au titre des indemnités de départ, des congés annuels et des congés compensatoires pour heures supplémentaires payables à ses employés au cours d'exercices à venir.

2. PLACEMENTS

	1991	1990
Coût amorti	**5 734 831 $**	5 337 094 $
Valeur marchande	**5 742 975 $**	5 277 293 $

3. BIENS-FONDS ET MATÉRIEL

			1991	1990
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Montant net	Montant net
Terrains	**64 099 197 $**	**– $**	**64 099 197 $**	64 099 197 $
Dragage	**306 049**	**25 025**	**281 024**	296 521
Structure des postes de mouillage	**36 316 408**	**5 636 705**	**30 679 703**	31 998 971
Bâtiments	**3 720 957**	**942 053**	**2 778 904**	2 362 529
Routes et revêtements	**6 759 758**	**3 398 513**	**3 361 245**	3 850 601
Appareils de service	**3 381 945**	**2 505 203**	**876 742**	1 037 070
Matériel et outillage	**2 382 637**	**1 472 166**	**910 471**	232 122
Mobilier et matériel de bureau	**349 109**	**260 720**	**88 389**	147 582
	117 316 060 $	**14 240 385 $**	**103 075 675 $**	104 024 593 $

4. APPORT DU CANADA, À REMBOURSER

Un montant d'apport à rembourser de 50 400 000 $ a été approuvé en vue de la construction de l'infrastructure des installations du terminal charbonnier de l'île Ridley. Le montant de l'apport à rembourser était de 48 300 000 $ au 31 décembre 1991.

L'apport total à rembourser était sans intérêt jusqu'au 1er avril 1989, et, depuis cette date, porte intérêt à un taux d'environ 13,9 %.

Le capital et l'intérêt sur la somme de 48 300 000 $ au titre de l'apport sont remboursables en versements annuels sur une période de 20 ans débutant le 1er avril 1989, sous réserve des produits reçus d'une surtaxe directe sur le volume de charbon de 0,492129 $ par tonne en 1991 (0,463111 $ par tonne en 1990) (indexée au taux d'augmentation de l'indice des prix à la consommation), le volume minimum étant fixé à 6 600 000 tonnes et le maximum à 12 000 000 de tonnes annuellement. Il est prévu que le 1er avril 2009, le gouvernement du Canada effacera le solde de l'apport à rembourser, s'il en est.

La Société agissant en qualité d'intermédiaire entre Ridley Terminals Inc. et le gouvernement du Canada, les produits de la surtaxe et les versements d'intérêts ne sont pas comptabilisés à l'état des résultats de la Société, mais sont portés au bilan comme débiteurs et somme à payer au Canada. Au 31 décembre 1991, la Société avait inscrit environ 3 545 675 $ (2 175 000 $ en 1990) relativement à la surtaxe mentionnée ci-dessus.

5. EMPRUNTS AUPRÈS DU CANADA

	1991	1990
Emprunts portant intérêt à des taux variant de 9,80 % à 10,40 %, remboursables en versements annuels de capital et d'intérêts réunis, échéant en 2010	16 878 998 $	17 179 871 $
Moins la tranche comprise dans le passif à court terme	331 659	300 873
	16 547 339 $	16 878 998 $

Les remboursements en capital requis au cours des cinq prochains exercices sont les suivants :

1992	332 000 $
1993	366 000
1994	403 000
1995	444 000
1996	490 000
	2 035 000 $

6. ENGAGEMENTS

Aux termes d'un contrat de location-exploitation à long terme expirant le 30 avril 1994, la Société loue des locaux dont les loyers annuels futurs sont les suivants jusqu'à la date d'échéance :

1992	81 264 $
1993	81 264
1994	27 088

7. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

a) Au cours de l'exercice, la Société a reçu des produits de location de 1 810 830 $ (1 654 584 $ en 1990), de Ridley Terminals Inc., filiale en propriété exclusive de la Société canadienne des ports. Au 31 décembre 1991, les débiteurs comprenaient une somme de Ridley Terminals Inc., soit 3 942 465 $ (741 675 $ en 1990).

b) Au cours de l'exercice, la Société a versé la somme de 560 668 $ (534 884 $ en 1990) à la Société canadienne des ports au titre de sa quote-part des charges du siège social de cette société.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Donald H. Seidel *
Président
Directeur d'entreprise
Prince Rupert (C.-B.)

Dolores D. MacIntosh *
Vice-présidente
Directrice en immobilier
Prince Rupert (C.-B.)

John T. Payne */**
Directeur général
Universal Stores Inc.
Prince Rupert (C.-B.)

John D. McNish **
Directeur
Credit Bureau of Prince Rupert
Prince Rupert (C.-B.)

William B. Hick
Médecin, à la retraite
White Rock (C.-B.)

Ronald A. Ciccone **
Agent
Mutual Life of Canada
Prince Rupert (C.-B.)

Donald Brown
Avocat
Terrace (C.-B.)

* Membre du comité de direction
** Membre du comité de vérification

DIRIGEANTS DE LA SOCIÉTÉ

Donald H. Seidel
Président du conseil

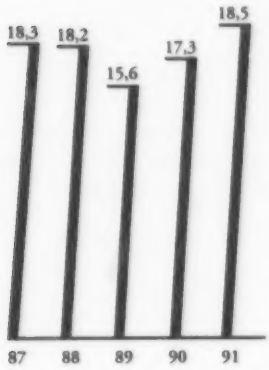
Donald H. Krusel
Directeur général

Peter Turner
Directeur, Opérations/Capitaine de port

David Shearer
Directeur, Ingénierie et Maintenance

Heather McLean
Secrétaire de la Société

Trafic total
(Mt)



SOCIÉTÉ DU PORT DE QUÉBEC

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU PRÉSIDENT, DIRECTEUR GÉNÉRAL

C'est avec plaisir que la Société du port de Québec présente son rapport annuel pour 1991, une année dont les résultats sont remarquables tant sur le plan commercial que financier.

En collaboration avec ses partenaires de l'entreprise privée, la Société a de nouveau privilégié la mise en valeur de son principal avantage commercial, soit l'eau profonde. Dans le cadre de cette stratégie visant à assurer à long terme la progression de l'activité portuaire à Québec, on a annoncé l'investissement de 13,2 millions $ pour la construction d'un système de vannage au terminal céréalier exploité par Bunge du Canada. De plus, l'inauguration d'un nouveau terminal de vracs solides à Beauport confirme le rôle de Québec comme principal port de transbordement desservant les Grands Lacs.

Guy Boulanger (à gauche) et Ross Gaudreault

L'installation du système de vannage, dont le coût sera partagé par la société portuaire et Bunge, permettra à Québec de recevoir des céréales acheminées par train directement des provinces de l'Ouest, sans passer par les équipements de vannage de Thunder Bay. Durant les mois de fermeture des Grands Lacs à la navigation, la Commission canadienne du blé pourra exporter via Québec et éviter ainsi les frais de la double manutention actuelle.

Construit au coût de 15 millions $, le terminal de vracs comprend un système de convoyeurs de 1 000 mètres de longueur pour faciliter les opérations de transbordement, en plus de permettre le transfert d'une cargaison directement de navire à navire. Cet investissement place le port de Québec en excellente position pour attirer de nouveaux trafics.

Le port de Québec a connu une année record en 1991, avec la manutention de 18 536 000 tonnes de marchandises, à comparer à 17 320 000 tonnes en 1990. Le port a donc dépassé son record de 18,3 millions de tonnes de cargaisons établi en 1987. On a enregistré une hausse importante du trafic dans le secteur des céréales. Cette activité est passée à 7 363 000 tonnes en 1991, par rapport à 4 183 000 tonnes en 1990. Une bonne récolte dans l'Ouest canadien, l'augmentation des ventes internationales sur les marchés desservis par les ports de l'est du pays et la qualité du service offert par Bunge du Canada ont contribué à cette performance. Au chapitre des marchandises générales, le port a enregistré une augmentation de plus de 40 %, soit 465 000 tonnes de marchandises, à comparer à 324 000 en 1990. On a noté une progression au niveau du granite, ainsi que des produits forestiers et laitiers. L'année a également été marquée par la manutention d'une quantité exceptionnelle de cargaisons spéciales, tels des wagons de Bombardier pour l'Eurotunnel, des cuves pour l'aluminerie Lauralco et des câbles électriques pour Hydro Québec.

Le port de Québec a connu une année record pour l'escale de navires de croisières, ayant accueilli 51 000 passagers en 1991, par rapport à 35 000 en 1990. De nombreux navires sont venus pour la première fois à Québec, dont les prestigieux Rotterdam, Sea Princess et Crystal Harmony. Seule ombre au tableau, la manutention des concentrés tel le minerai de fer a été durement touché par la récession. Ce secteur était en baisse à 1 191 000 tonnes en 1991, par rapport aux 2 252 000 tonnes de concentrés transbordées sur les quais du port en 1990. Face au contexte économique difficile du premier trimestre de 1991, la Société du port de Québec a mis en application une série de mesures visant l'assainissement de ses finances. Le bilan de l'année comprend des revenus d'exploitation de 15,7 millions $ et un résultat net d'exploitation de 354 000 $. Le bénéfice net de la Société, comprenant les revenus de placements, s'élève à 1,5 million $.

Nous sommes heureux d'informer l'Actionnaire que les mesures de contrôle nécessaires ont été prises pour permettre la réalisation des objectifs de la Société.

Il y a eu un vent d'optimisme au port de Québec en 1991. Plusieurs entreprises portuaires ont témoigné de cette confiance en réalisant des projets majeurs. On n'a qu'à souligner la construction d'un nouveau terminal d'engrais minéraux à l'Anse au Foulon par la Coopérative Fédérée de Québec et l'agrandissement du terminal Intertank IMTT pour la manutention de vracs liquides à Beauport.

À l'administration portuaire, nous partageons cette confiance et nous n'épargnerons aucun effort pour mettre en valeur notre actif portuaire au cours des années à venir. Devant les résultats de 1991, nous désirons féliciter les employés de la Société et nos partenaires de l'entreprise privée.

Le président du conseil d'administration,

Guy Boulanger, f.c.a

Le président, directeur général,

Ross Gaudreault

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

À l'honorable Jean Corbeil, C.P., député
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port de Québec au 31 décembre 1991 et les états des résultats, du capital d'apport, du surplus et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Société au 31 décembre 1991 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus.

Nous déclarons en outre que, à notre avis, les opérations de la Société qui ont été portées à notre connaissance au cours de l'établissement de notre rapport ont, à tous égards importants, été effectuées en conformité avec la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, la *Loi sur la Société canadienne des ports*, les lettres patentes et les règlements administratifs de la Société.

Peat Marwick Thorne

Comptables agréés
Québec, Québec
Le 7 février 1992

BILAN

au 31 décembre 1991	1991	1990
ACTIF		
À court terme		
Encaisse	**327 608 $**	806 291 $
Placements (note 1)	**730 555**	1 909 823
Débiteurs	**5 652 836**	2 505 927
Matériaux et fournitures	**153 212**	153 864
	6 864 211	5 375 905
Placements (note 1)	**–**	6 729 236
Débiteur à long terme (note 2)	**226 505**	–
Immobilisations (note 3)	**55 271 630**	55 701 730
	62 362 346 $	67 806 871 $
PASSIF ET AVOIR DU CANADA		
À court terme		
Créditeurs et frais courus	**2 220 232 $**	3 530 662 $
Contribution au Canada à payer	**–**	5 665 000
Subventions tenant lieu de taxes municipales	**221 157**	185 654
Revenus reportés	**834 773**	850 172
	3 276 162	10 231 488
À longe terme		
Charges sociales courues	**951 000**	971 700
Avoir du Canada		
Capital d'apport	**51 852 198**	51 852 198
Surplus	**6 282 986**	4 751 485
	58 135 184	56 603 683
	62 362 346 $	67 806 871 $

Éventualités (note 6), Engagements (note 7)

Au nom du conseil d'administration :

Le président du conseil,

Guy Boulanger, f.c.a

Le président, directeur général,

Ross Gaudreault

RÉSULTATS

de l'exercice terminé le 31 décembre 1991	1991	1990
Produits d'exploitation	15 693 675 $	11 460 609 $
Charges		
Frais d'exploitation et d'administration	11 235 444	10 692 721
Amortissement des immobilisations	3 032 452	2 173 736
Subventions tenant lieu de taxes municipales	1 071 037	865 496
	15 338 933	13 731 953
Résultat net d'exploitation	354 742	(2 271 344)
Revenus de placements	252 534	2 169 951
Bénéfice (perte) avant postes exceptionnels	607 276	(101 393)
Gain sur règlement de subventions tenant lieu de taxes municipales	–	157 211
Gain sur disposition d'un bâtiment	229 801	–
Gain sur disposition de placements	694 424	–
	924 225	157 211
Résultat net	1 531 501 $	55 818 $

CAPITAL D'APPORT

de l'exercice terminé le 31 décembre 1991	1991	1990
Solde au début de l'exercice	51 852 198 $	63 182 198 $
Contribution au Canada	–	(11 330 000)
Solde à la clôture de l'exercice	51 852 198 $	51 852 198 $

SURPLUS

de l'exercice terminé le 31 décembre 1991	1991	1990
Surplus au début de l'exercice	4 751 485 $	4 775 125 $
Résultat net	1 531 501	55 818
Dividende au Canada	–	(79 458)
Surplus à la clôture de l'exercice	6 282 986 $	4 751 485 $

ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

de l'exercice terminé le 31 décembre 1991	1991	1990
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités suivantes :		
Exploitation		
Bénéfice net	1 531 501 $	55 818 $
Postes n'affectant pas les liquidités		
Amortissement de l'escompte sur les obligations du Canada	–	(26 345)
Amortissement des immobilisations	3 032 452	2 173 736
Gain sur disposition des immobilisations	(241 388)	(36 443)
Gain sur disposition de placements	(694 424)	–
Radiation de projets en cours de construction	964 307	–
Charges sociales courues	(20 700)	81 700
	4 571 748	2 248 466
Évolution des éléments hors caisse du fonds de roulement liés à l'exploitation (note 4)	(10 101 583)	6 358 148
	(5 529 835)	8 606 614
Investissement		
Acquisition d'immobilisations	(3 690 004)	(16 414 650)
Débiteur à long terme	(226 505)	–
Produit de la vente d'immobilisations	364 733	65 629
Produit de la vente de placements	7 423 660	–
	3 871 884	(16 349 021)
Financement		
Contribution au Canada	–	(11 330 000)
Dividende au Canada	–	(79 458)
	–	(11 409 458)
Diminution des liquidités	(1 657 951)	(19 151 865)
Liquidités au début de l'exercice	2 716 114	21 867 979
Liquidités à la clôture de l'exercice	1 058 163 $	2 716 114 $
Les liquidités comprennent :		
Encaisse	327 608 $	806 291 $
Placements	730 555	1 909 823
	1 058 163 $	2 716 114 $

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercice terminé le 31 décembre 1991

GÉNÉRALITÉ

La Société du port de Québec a été constituée en vertu du paragraphe 6.2(1) de la *Loi sur la Société canadienne des ports* en date du 1er juin 1984. La Société n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu.

SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Placements : Les placements sont des titres directs et garantis par le Canada. Ils sont comptabilisés au coût amorti et la prime ou l'escompte est amorti jusqu'à l'échéance.

Immobilisations : Les immobilisations sont comptabilisées au prix coûtant, sauf celles qui sont transférées du Canada à la Société et qui sont enregistrées à la valeur d'expertise ou à la juste valeur marchande établie au moment du transfert. Les subventions pour les projets des immobilisations reçues du Canada et de tierces parties sont créditées directement au prix coûtant du bien correspondant.

L'amortissement est calculé d'après la méthode linéaire dès que le bien devient opérationnel en utilisant les taux annuels suivants :

Dragage	2,5 % – 6,7 %
Installations d'amarrage	2,5 % – 10 %
Bâtiments	2,5 % – 10 %
Services publics	3,3 % – 10 %
Routes et surfaces	2,5 % – 10 %
Machinerie et matériel	5 % – 20 %
Mobilier et matériel de bureau	20 %

Coûts du régime de retraite : Le régime de pension de retraite de la Fonction publique, administré par le Canada, couvre tous les employés permanents de la Société. Ces employés et la Société doivent contribuer à ce régime. Les contributions annuelles représentent la responsabilité de la Société en cette matière et sont imputées aux frais d'exploitation de l'exercice courant.

Assurances : La Société du port de Québec assume toute responsabilité quant aux demandes d'indemnisation des accidentés du travail. Les frais qui peuvent découler de cette responsabilité sont imputés aux résultats en fonction des facturations reçues ou à recevoir de Travail Canada pour l'exercice en cours.

Subventions tenant lieu de taxes municipales : Les frais de subventions tenant lieu de taxes municipales sont établis selon les évaluations municipales estimatives, modifiées conformément à la *Loi sur les subventions aux municipalités.* Les subventions ne sont versées qu'après vérification par la Division des subventions aux municipalités du ministère des Travaux publics. Toute régularisation subséquente est enregistrée dans les comptes de l'exercice au cours duquel le montant final est remis.

Charges sociales : La Société comptabilise annuellement une provision pour les éléments de passif qui découlent des indemnités de cessation d'emploi, de vacances et de congés compensatoires pour temps supplémentaire; ces indemnités sont payables aux employés dans les années subséquentes en vertu des conventions collectives de travail ou selon la politique de la Société.

1. PLACEMENTS

Les placements, lesquels sont des titres directs et garantis par le Canada, s'élèvent à:

	1991		1990	
	Prix coûtant	Valeur marchande	Prix coûtant	Valeur marchande
À court terme	730 555 $	730 555 $	1 909 823 $	1 909 588 $
À long terme	– $	– $	6 729 236 $	7 176 618 $

2. DÉBITEUR À LONG TERME

	1991	1990
Somme à recevoir d'une compagnie, sans intérêt, encaissable en janvier 1994	226 505 $	– $

3. IMMOBILISATIONS

			1991	1990
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Montant net	Montant net
Terrains	11 098 253 $	– $	11 098 253 $	11 098 253 $
Dragage	4 561 341	4 035 490	525 851	553 912
Installations d'amarrage	23 835 959	17 943 425	5 892 534	5 673 150
Bâtiments	35 138 152	17 039 052	18 099 100	17 652 314
Services publics	19 282 963	3 310 253	15 972 710	1 434 263
Routes et surfaces	6 123 543	4 519 154	1 604 389	1 818 418
Machinerie et matériel	830 251	439 178	391 073	437 320
Mobilier et matériel de bureau	1 624 810	910 485	714 325	930 313
Projets en cours de construction	973 405	–	973 405	16 103 787
	103 468 677 $	48 197 047 $	55 271 630 $	55 701 730 $

4. ÉVOLUTION DES ÉLÉMENTS HORS CAISSE DU FONDS DE ROULEMENT LIÉS À L'EXPLOITATION

	1991	1990
Débiteurs	(3 146 909) $	(630 723) $
Matériaux et fournitures	652	(11 826)
Créditeurs et frais courus	(1 310 430)	1 781 287
Contribution du Canada à payer	(5 665 000)	5 665 000
Subventions tenant lieu de taxes municipales	35 503	(478 346)
Revenus reportés	(15 399)	32 756
	(10 101 583) $	6 358 148 $

5. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Dans le cadre de ses opérations, la Société du port de Québec effectue des opérations avec des apparentés, soit les ministères, organismes et sociétés d'État constitués par le gouvernement du Canada.

La Société a perçu auprès des apparentés des revenus de location de 1 059 000 $ (878 000 $ en 1990). Les dépenses faites auprès des apparentés sont relatives essentiellement au remboursement à la Société canadienne des ports de la part des charges du siège social qui lui revient, soit 842 000 $ (803 000 $ en 1990). En plus, la Société a reçu des revenus de placements de 253 000 $ (2 170 000 $ en 1990) et a réalisé un gain sur disposition de placements de 694 000 $ sur les titres du gouvernement du Canada.

La Société a des créditeurs totalisant 242 000 $ (281 000 $ en 1990) et des débiteurs de 149 000 $ (64 000 $ en 1990) avec ces mêmes apparentés.

6. ÉVENTUALITÉS

Des réclamations totalisant environ 1 000 000 $ ont été reçues par la Société à l'égard de procès et de diverses autres questions en litige. De l'avis de la Société, sa position est défendable et ces réclamations ne devraient pas entraîner de pertes importantes.

De plus, des réclamations estimées à environ 5 000 000 $ ont été reçues par la Société concernant la propriété de certains terrains. Tout montant à payer, pouvant résulter de ces réclamations sera capitalisé au prix coûtant des terrains.

Aucun de ces montants n'est inscrit aux états financiers.

7. ENGAGEMENTS

La Société a autorisé la construction d'un système de vannage des céréales. Les coûts estimés à 13 200 000 $ seront partagés également entre la Société et Bunge. Au 31 décembre 1991, les coûts encourus par la Société s'élèvent à 111 000 $.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Guy Boulanger, f.c.a.*
Président
Associé
Caron Bélanger Ernst & Young
Québec (Québec)

Raymond Stuart McBain*
Vice-président
Président
Ver-Mac inc.
Sainte-Foy (Québec)

Denise Rancourt-Bélanger
Avocate
Lévis (Québec)

Yvon Dolbec*
Président du Conseil
Dolbec Y. Logistique Int'l inc.
Sainte-Foy (Québec)

Claude Gagné*
Représentant des ventes
Toshiba du Canada Ltée
Vanier (Québec)

Roméo Savard
Contremaître
Association internationale des débardeurs
Québec (Québec)

André Sarasin
Premier vice-président
Ingénierie et Développement
Les produits forestiers Daishowa
Québec (Québec)

* Membre du comité de direction

DIRIGEANTS DE LA SOCIÉTÉ

Guy Boulanger, f.c.a.
Président du conseil

Ross Gaudreault
Président, directeur général

Louis-Philippe Cormier
Directeur, Administration

Mario Bernard, c.a.
Directeur, Finances

Yvon Bureau
Directeur, Exploitation

Marc Dulude
Directeur, Marketing

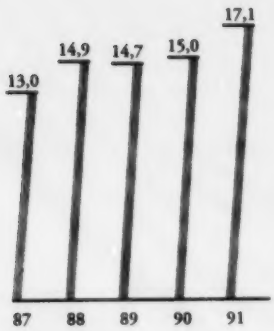
Raymond Leclerc
Directeur, Ingénierie et Entretien

André Boulet
Directeur, Police

Dave Johanson
Directeur de la promotion

Gary Q. Ouellet, c.r.
Secrétaire de la Société

Trafic total
(Mt)



SOCIÉTÉ DU PORT DE SAINT JOHN

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

La Société du port de Saint John a le plaisir d'annoncer qu'elle a réalisé ses objectifs pour 1991. Notre rentabilité financière s'est maintenue et nous avons accru nos installations. Grâce à un programme actif de commercialisation, nous avons augmenté l'achalandage et diversifié nos débouchés. La Société a renforcé ses engagements à l'égard de l'environnement et son partenariat avec des organisations importantes dans le port et dans la communauté. C'est ainsi que nous avons accompli des progrès appréciables dans la réalisation de notre mandat et que nous avons accru l'importance de Saint John comme centre de transit.

Kenneth R. Krauter (à gauche) et Harry P. Gaunce

La Société est demeurée rentable en 1991, réalisant un bénéfice d'exploitation de 615 000 $ à partir de produits d'exploitation de 11,3 millions $. Le montant de 1,6 million versé en intérêts sur notre dette fédérale a été compensé en partie par un revenu de placement de 1,1 million $, ce qui représente un bénéfice net de 110 000 $. Les investissements en immobilisations se sont élevés à 9,1 millions $.

Notre trafic-marchandises a atteint un niveau record de 17,1 millions de tonnes, s'expliquant par un accroissement important des expéditions de produits pétroliers, qui représentaient 14,1 millions de tonnes. Les volumes de potasse et de produits forestiers ont augmenté de 3 %, pour atteindre respectivement 1,5 million et 760 000 tonnes. Quant aux marchandises conteneurisées, elles ont légèrement fléchi et représentaient 110 000 tonnes. Le niveau des expéditions de sel est demeuré inchangé par rapport à l'année dernière, soit 171 000 tonnes. Les mouvements d'autres marchandises ont chuté d'environ 60 % pour atteindre 134 000 tonnes en raison de la diminution des expéditions de céréales, d'acier et de coke. Deux compagnies maritimes ont inauguré un service entre Saint John et la côte africaine, et nous avons accueilli au cours de l'année un nombre croissant de passagers en croisière.

Nous avons réalisé certains de nos plus importants travaux des dernières années. Au terminal de produits forestiers, nous avons ajouté un hangar de transit d'une surface totale de 10 000 m². Nous avons apporté des modifications majeures aux accès routiers et ferroviaires ainsi que diverses améliorations aux services, pour un total de 8,1 millions $. On a installé au quai du terminal à conteneurs Rodney des pieux de défense améliorés, au coût de 360 000 $. De grands travaux d'entretien, y compris la peinture des hangars et la réparation des parois des postes à quai au terminal Pugsley, ont nécessité des dépenses d'environ 1 million $.

Pendant l'année, la Société a renforcé son engagement à l'égard de l'environnement. On a posé les premiers jalons d'un plan environnemental qui englobera tous les aspects physiques de la zone portuaire. Nous avons aménagé et ouvert le parc Pugsley aux habitants de Saint John et aux touristes, leur donnant ainsi accès au bord de mer.

Nous avons eu le plaisir d'accueillir cette année le Symposium international du transport des pâtes et papier, qui réunissait à Saint John plus de 600 cadres supérieurs de vingt-trois pays. Ce fut pour nous une bonne occasion de mettre en valeur les installations et services offerts par le port et dans la région de Saint John. La Société a également été honorée par l'*American Association of Port Authorities*, qui nous a décerné deux prix d'excellence pour une suite d'annonces couleur et du matériel publicitaire.

Nous remercions vivement les nombreux clients du port de Saint John pour leur fidèle clientèle. La contribution de bien des gens et organisations qui travaillent dans le port nous a été essentielle et nous leur exprimons notre sincère gratitude. Le dévouement des membres de notre personnel ainsi que leur contribution à nos objectifs nous sont extrêmement précieux. Merci également à la Ville de Saint John et à la province du Nouveau-Brunswick pour leur apport. Forts de ces solides appuis, nous sommes confiants d'obtenir de nouveaux succès dans l'année qui vient.

Le président du conseil d'administration,

Harry P. Gaunce

Harry P. Gaunce

Le directeur général,

K. R. Krauter

Kenneth R. Krauter

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

À l'honorable Jean Corbeil, C.P., député,
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port de Saint John au 31 décembre 1991 et les états des résultats et des bénéfices non répartis et des mouvements de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Société au 31 décembre 1991, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur la Société canadienne des ports* et aux règlements de la Société.

Ernst & Young

Comptables agréés
Saint John, Nouveau-Brunswick
Le 30 janvier 1992

BILAN

au 31 décembre 1991	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
ACTIF		
Actif à court terme		
Encaisse	62 $	– $
Placements (note 3)	4,016	13,386
Débiteurs	1,300	1,182
Matières et fournitures	26	28
	5,404	14,596
Actif à long terme		
Placements à long terme (note 3)	1,490	962
Immobilisations (note 4)	82,282	76,503
	83,772	77,465
Total de l'actif	89,176 $	92,061 $
PASSIF ET AVOIR DU GOUVERNEMENT DU CANADA		
Passif à court terme		
Dette bancaire	– $	50 $
Créditeurs et frais courus	1,909	1,760
Revenus reportés	331	521
Compensation de taxes municipales	120	40
À payer au gouvernement du Canada (note 5)	–	2,455
Tranche à court terme de la contribution sous forme d'intérêt reporté	713	623
	3,073	5,449
Passif à long terme		
Emprunts du gouvernement du Canada (note 6)	20,052	20,052
Financement assuré par une province (note 7)	19,696	19,696
Charges sociales courues	570	481
Contribution sous forme d'intérêt reporté (note 8)	–	708
	40,318	40,937
	43,391	46,386
Avoir du gouvernement du Canada		
Capital d'apport (note 5)	44,462	44,462
Bénéfices non répartis	1,323	1,213
	45,785	45,675
Total du passif et de l'avoir du gouvernement du Canada	89,176 $	92,061 $

Voir les notes ci-jointes.

Au nom du conseil d'administration :

Le président du conseil,

Harry P. Gaunce

Harry P. Gaunce

Le directeur général,

K. R. Krauter

Kenneth R. Krauter

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

Exercice terminé le 31 décembre 1991	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
Revenus d'exploitation	11,312 $	11,882 $
Charges		
Frais d'exploitation et d'administration	7,122	7,787
Compensation de taxes municipales	731	587
Amortissement	2,336	2,585
Perte à l'aliénation d'immobilisations	508	745
	10,697	11,704
Bénéfice d'exploitation	615	178
Revenus de placements	1,102	1,668
Intérêts débiteurs (note 8)	(1,607)	(1,590)
Bénéfice net	110	256
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	1,213	957
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	1,323 $	1,213 $

Voir les notes ci-jointes.

ÉTAT DES MOUVEMENTS DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre 1991	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
Liquidités provenant de (utilisées pour)		
Exploitation		
Bénéfice net	110 $	256 $
Ajouter les éléments ne nécessitant pas de sortie de fonds		
Amortissement	2,336	2,585
Perte à l'aliénation d'immobilisations	508	745
Autres	86	53
	3,040	3,639
Variation nette des soldes hors caisse du fonds de roulement (note 9)	(2,442)	911
	598	4,550
Financement		
Contribution sous forme d'intérêt reporté	(708)	1,331
Subventions en capital	500	–
Contribution au gouvernement du Canada	–	(4,910)
À payer au gouvernement du Canada	–	2,455
	(208)	(1,124)
Investissement		
Acquisitions d'immobilisations	(9,123)	(1,550)
Placements à long terme	(525)	–
Produit de l'aliénation d'immobilisations	–	34
	(9,648)	(1,516)
Augmentation (diminution) des liquidités	(9,258)	1,910
Liquidités au début de l'exercice	13,336	11,426
Liquidités à la fin de l'exercice	4,078 $	13,336 $

Les liquidités se composent de l'encaisse, des placements à court terme et de la dette bancaire.
Voir les notes ci-jointes.

Exercice terminé le 31 décembre 1991

1. LOI SUR LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS ET CONSTITUTION

Conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*, une requête visant la création d'une société portuaire locale à Saint John a été approuvée et la Société du port de Saint John a été constituée en vertu des lois canadiennes en vigueur à la fermeture des bureaux le 31 décembre 1986 et a commencé ses activités le 1er janvier 1987.

Conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*, l'actif, le passif et l'avoir, figurant à la valeur comptable dans les livres de la Société canadienne des ports - Port de Saint John, ont été transférés à la Société du port de Saint John.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Placements : Les placements figurent à leur coût non amorti, tandis que les primes ou les escomptes par rapport à la valeur nominale sont amortis jusqu'à l'échéance.

Immobilisations : Les immobilisations sont comptabilisées au coût, à l'exception de celles transférées du gouvernement du Canada à la Société, qui sont comptabilisées à la valeur d'expertise ou à la juste valeur marchande établie au moment du transfert. Les subventions à l'égard des projets d'investissement reçues du gouvernement du Canada et de tiers sont déduites du coût des immobilisations connexes.

L'amortissement est calculé d'après la méthode linéaire pour tout l'exercice, à compter de l'exercice où l'élément d'actif est mis en service, selon les taux suivants :

Élément d'actif	Taux d'amortissement (%)
Dragage	2,5 à 6,7
Structure d'amarrage	2,5 à 10,0
Bâtiments	2,5 à 10,0
Services publics	3,3 à 10,0
Voies et surfaces	2,5 à 10,0
Matériel et outillage	5,0 à 100,0
Mobilier et matériel de bureau	20,0

Coûts découlant du régime de retraite : Tous les employés permanents de la Société participent au Régime de pension de retraite de la Fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Ces employés et la Société cotisent au régime. Les cotisations annuelles représentent la responsabilité de la Société à l'égard des prestations de retraite et sont imputées aux résultats de l'exercice.

Compensation de taxes municipales : Les charges liées à la compensation de taxes municipales sont établies d'après les évaluations municipales estimatives redressées conformément à la *Loi sur les subventions aux municipalités*. Les subventions sont versées seulement lorsque les sommes ont été vérifiées par la Direction des subventions aux municipalités de Travaux publics Canada. Les redressements sont comptabilisés dans l'exercice où a lieu le règlement.

Charges sociales : Chaque année, la Société inscrit dans ses comptes les sommes estimatives correspondant à ses obligations à l'égard des indemnités de départ et des congés annuels payables à ses employés au cours des années ultérieures en vertu des conventions collectives ou conformément à ses directives.

3. PLACEMENTS

Les placements, constitués de titres garantis et directs du gouvernement du Canada, sont les suivants :

	1991		1990	
			(en milliers de dollars)	
	Coût non amorti	Valeur nominale	Coût non amorti	Valeur nominale
Bons du Trésor	4,016 $	4,058 $	13,386 $	14,009 $
Obligations	1,490 $	1,520 $	962 $	1,000 $

4. IMMOBILISATIONS

	Coût	Amortissement cumulé	1991 Valeur comptable nette	1990 Valeur comptable nette
			(en milliers de dollars)	
Terrains	30 679 $	– $	30 679 $	30 426 $
Dragage	1 967	1 536	431	451
Structures d'amarrage	64 554	31 890	32 664	33 307
Bâtiments	11 722	5 975	5 747	6 185
Services publics	7 963	4 280	3 683	3 720
Voies et surfaces	5 335	4 607	728	817
Matériel et outillage	833	553	280	189
Mobilier et matériel de bureau	1 250	1 016	234	282
Travaux de construction	7 836	–	7 836	1 126
	132 138 $	49 857 $	82 282 $	76 503 $

5. CAPITAL D'APPORT

	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
Capital d'apport au début de l'exercice	44 462 $	49 372 $
Contribution au gouvernement du Canada	–	(4 910)
Capital d'apport à la fin de l'exercice	44 462 $	44 462 $

En 1990, le gouvernement fédéral a demandé à la Société de lui verser une contribution de 4 910 000 $ en vue de réduire son déficit. Au 31 décembre 1990, 2 455 000 $ demeuraient impayés, mais cette somme a été versée au début de 1991.

6. EMPRUNTS DU GOUVERNEMENT DU CANADA

	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
Emprunts à terme portant intérêt à des taux de 11 % à 12,43 %, échéant entre le 31 décembre 1998 et 2005	20 052 $	20 052 $

7. FINANCEMENT ASSURÉ PAR UNE PROVINCE

Une avance de 25 000 000 $ a été obtenue de la province du Nouveau-Brunswick afin de financer partiellement la construction du complexe du terminal Rodney à Saint John. La province recevra des paiements annuels en capital équivalant à environ 47 % du bénéfice d'exploitation net du terminal jusqu'au remboursement de l'avance ne portant pas intérêt. Le coût des réparations importantes a été inclus dans le calcul du bénéfice d'exploitation net du terminal, et la tranche exigible à court terme au 31 décembre 1991 a été calculée en conséquence. La Province conteste actuellement ce traitement comptable. Si le coût des réparations importantes susmentionnées n'avait pas été déduit du bénéfice d'exploitation net, la tranche exigible à court terme serait d'environ 1 129 000 $.

8. CONTRIBUTION SOUS FORME D'INTÉRÊT REPORTÉ

En 1990, la Société a obtenu du gouvernement fédéral une avance de 2 000 000 $ visant à annuler les paiements d'intérêt en 1990, 1991 et 1992 à l'égard de la dette de 6 665 000 $ à payer au gouvernement fédéral relativement au terminal Rodney.

Le montant original de l'avance plus l'intérêt gagné, soit 286 000 $, seront disponibles pour financer les paiements d'intérêt requis au cours de la période de trois ans. Le crédit d'intérêt reporté sera imputé d'après la méthode de l'amortissement linéaire sur la période. Les fonds en main au 31 décembre 1991, soit 713 000 $, sont disponibles pour réduire les intérêts débiteurs en 1992. Les intérêts débiteurs pour 1991 ont été réduits d'approximativement 756 000 $ à la suite de l'utilisation du crédit reporté.

9. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE DU FONDS DE ROULEMENT

	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
Diminution (augmentation) de l'actif à court terme		
Débiteurs	(118) $	145 $
Matières et fournitures	2	17
	(116)	162
Augmentation (diminution) du passif à court terme		
Créditeurs et frais courus	149	650
Revenus reportés	(190)	143
Compensation de taxes muncipales	80	(44)
À payer au gouvernement du Canada	(2,455)	–
Tranche à court terme de la contribution sous forme d'intérêt reporté	90	–
	(2,326)	749
	(2,442) $	911 $

10. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Au cours de l'exercice, la Société a versé 841 000 $ (1990 – 803 000 $) à la Société canadienne des ports au titre de sa quote-part des charges du siège social de cette Société.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Harry P. Gaunce *
Président
Président, Armstrong & Bruce Insurance Limited
Saint John (N.-B.)

Henry Meinhardt */**
Vice-président
Président
Fundy Ventilation Ltd.
Saint John (N.-B.)

Edgar R. Cohen **
Propriétaire
Hoffman's Limited
Saint John (N.-B.)

Fernand Lanteigne ***
Propriétaire/Directeur général
Les Chantiers Nord-Est Ltée
Société du câble de la Péninsule
Caraquet (N.-B.)

Albert Vincent ***
Conseiller municipal
Ville de Saint John
Saint John (N.-B.)

Shirley A. McAlary */**
Agent
Air Canada
Saint John (N.-B.)

Robert M. Scott ***
Propriétaire
R.M. Scott Insurance Agency Ltd.
Saint John (N.-B.)

* Membre du comité de direction
** Membre du comité des ressources humaines et de la rémunération
*** Membre du comité de vérification

DIRIGEANTS DE LA SOCIÉTÉ

Harry P. Gaunce
Président du conseil

Henry Meinhardt
Vice-président du conseil

Kenneth R. Krauter
Directeur général

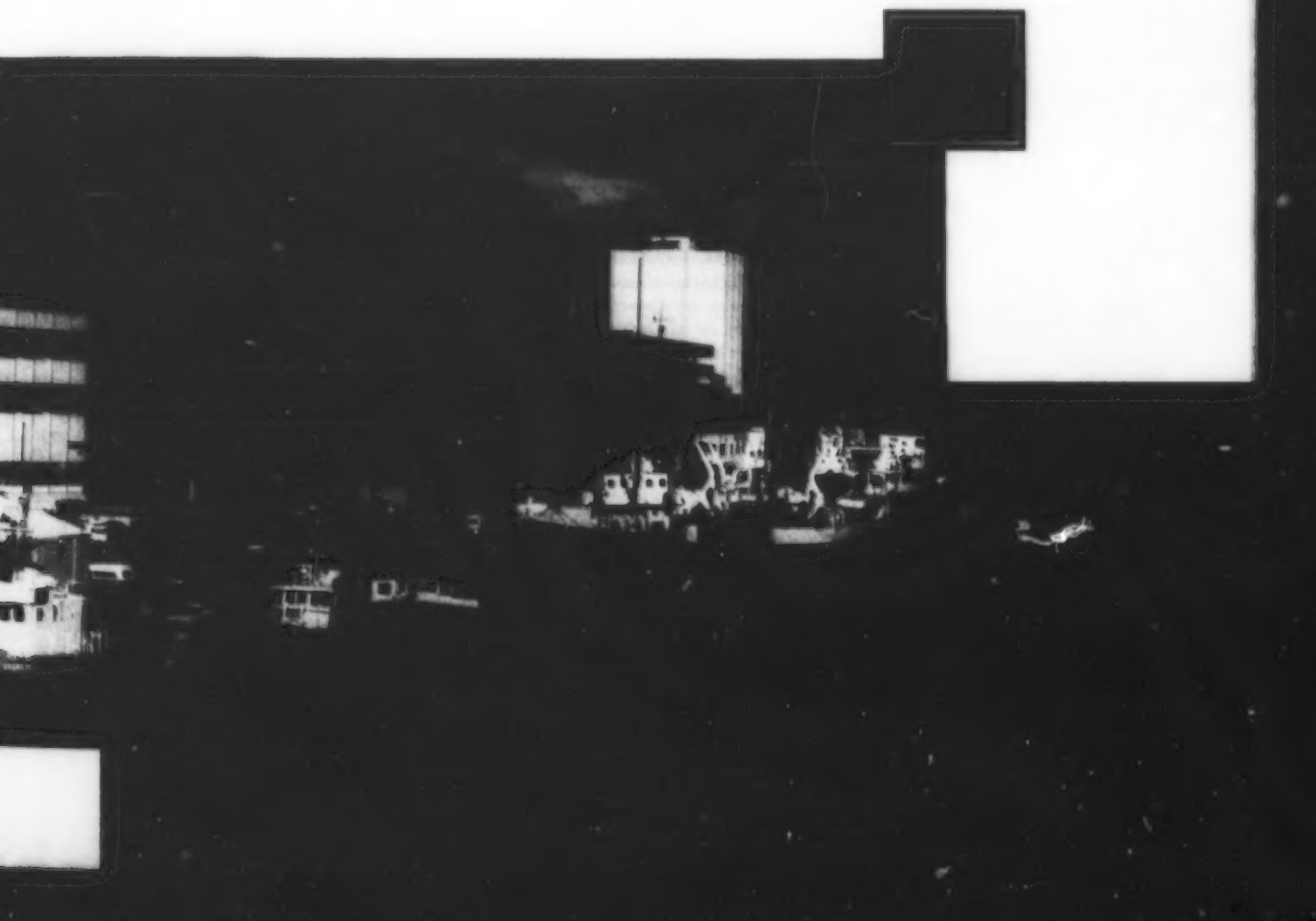
R. Adam McBride
Directeur général adjoint

Peter D. Clark
Directeur, Marketing

Ardith L. Bartlett
Secrétaire de la Société

Trafic total
(kt)

SOCIETE DU PORT DE ST JOHN'S



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Malgré un ralentissement d'activité au port de St. John's en 1991, la Société a atteint la rentabilité prévue. Dépassant de 14 % les prévisions budgétaires, le bénéfice net (820 000 $) a été de 11 % supérieur à celui de 1990.

Fred M. Milley (à gauche) et David J. Fox

Les arrivées de navires et le volume des marchandises (947 000 tonnes) ont baissé par rapport à l'année précédente, soit de 5 et 9 % respectivement. Le trafic-conteneurs a chuté de 16 %, mais celui des camions-remorques égalait celui de l'an dernier; le nombre de ces véhicules eux-mêmes a augmenté de 20 %. L'agrandissement du terminal, achevé en 1990, visait justement à accommoder cette hausse du trafic des camions-remorques, qui était prévue. La baisse des marchandises conteneurisées vient du ralentissement économique et aussi d'un transit par d'autres ports, car l'un des navires qui font la navette entre Halifax et St. John's a dû transporter des marchandises vers le golfe Persique.

L'activité des navires de pêche s'est maintenue en 1991, mais les nombreux problèmes de cette industrie font que les prises déchargées n'atteignaient que la moitié du volume de 1990 : environ 30 millions de livres au lieu de 60 millions.

Conformément à la loi, nous avons le plaisir d'informer le Conseil d'administration et notre actionnaire que la Société du port de St. John's a réalisé des progrès appréciables par rapport aux objectifs fixés, et que les procédures et les moyens de contrôle nécessaires sont en place pour garantir la sauvegarde des biens de la Société.

Selon le Plan d'entreprise, notre objectif global consiste à renforcer la position financière du port tout en dispensant les services nécessaires à notre contexte commercial. Malgré une année 1991 qui fut très difficile, le personnel et les administrateurs de la Société sont heureux de signaler que nos bénéfices ont été plus élevés que prévu. L'année 1992 s'annonce elle aussi difficile pour l'économie, avec des défis très pénibles à relever.

La Société avait proposé une augmentation générale des tarifs à compter du 1er janvier 1992, mais vu les conditions économiques, le conseil d'administration est revenu sur cette proposition et a par la suite accepté de remettre l'augmentation à plus tard.

Nous avions prévu de construire un atelier d'entretien au terminal à conteneurs, mais l'exécution est suspendue jusqu'à ce qu'une décision soit prise sur l'utilisation du terrain contigu. Pendant l'année, on a mis la dernière main à un Plan d'aménagement foncier qui guidera l'expansion future du port.

Le Plan visant à mieux utiliser les ressources humaines a été dressé pendant l'année. Il comprend entre autres une mise à jour des descriptions de postes, et il devrait répondre à nos besoins pendant plusieurs années. On continuera d'aider les membres du personnel à accroître leurs qualifications et leurs compétences. Nos activités de commercialisation, qui s'adressent principalement aux gens d'affaires des environs du port, se poursuivent comme prévu et nous projetons des efforts conjoints avec la municipalité pour obtenir qu'un plus grand nombre de navires de croisière fassent escale au port.

Les travaux de reconstruction et d'amélioration structurale au quai 17 se sont poursuivis: une première phase, terminée, a coûté 650 000 $. La phase 2 se poursuivra en 1992. L'expansion du port dépendra des installations dont auront besoin les navires qui ravitailleront la plate-forme Hibernia. Des pourparlers sont en cours avec des fournisseurs éventuels de celle-ci, en vue d'obtenir leur clientèle; notre emplacement et nos installations devraient faire pencher la balance en notre faveur.

Pour bénéficier des retombées économiques de l'exploitation pétrolière au large de Terre-Neuve, nous devrons faire preuve d'initiative et d'innovation et encourager un climat de coopération au sein de la communauté portuaire et dans la ville de St. John's.

Le conseil exprime sa reconnaissance à tous les membres de notre personnel pour leur contribution et pour la modération dont ils ont fait preuve au cours de cette année difficile. Si nous conservons la même attitude dans les conditions économiques défavorables, nous devrions pouvoir réaliser les objectifs que nous avons présentés à l'actionnaire.

Le président du conseil d'administration,

Fred M. Milley

Le directeur général,

David J. Fox, P. Eng.

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

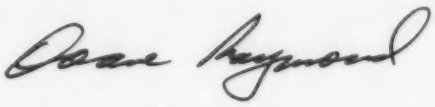
L'honorable Jean Corbeil, C.P., député
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port de St. John's au 31 décembre 1991 ainsi que les états des résultats et surplus et des mouvements de la trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Société au 31 décembre 1991 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, en tenant compte de tous leurs aspects importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur la Société canadienne des ports* et aux règlements administratifs de la Société.



Comptables agréés
St. John's, Terre-Neuve
Le 7 février 1992

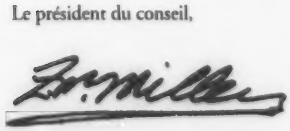
BILAN

au 31 décembre 1991	1991	1990
ACTIF		
Actif à court terme		
Encaisse	31 951 $	29 289 $
Placements (note 3)	3 250 658	2 495 892
Débiteurs	511 738	528 987
Avance au gouvernement du Canada	–	66 000
	3 794 347	3 120 168
Immobilisations (note 4)	14 029 662	14 134 876
	17 824 009	17 255 044
PASSIF		
Passif à court terme		
Comptes à payer et frais courus	240 674 $	377 493 $
Subventions tenant lieu de taxes municipales	139 037	47 104
Revenus reportés	361 210	337 911
Versements sur les emprunts du gouvernement du Canada	264 689	241 331
	1 005 610	1 003 839
Avantages sociaux courus	153 675	121 160
Emprunts du gouvernement du Canada (note 5)	2 406 106	2 670 795
	3 565 391	3 795 794
AVOIR DU GOUVERNEMENT DU CANADA		
Capital d'apport	10 131 636	10 131 636
Surplus	4 126 982	3 327 614
	14 258 618	13 459 250
	17 824 009 $	17 255 044 $

Éventualités (note 6)

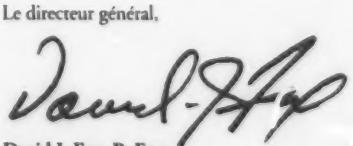
Au nom du conseil d'administration :

Le président du conseil,



Fred M. Milley

Le directeur général,



David J. Fox, P. Eng.

RÉSULTATS ET SURPLUS

Exercice terminé le 31 décembre 1991	1991	1990
Revenus d'exploitation	3 428 662 $	3 351 142 $
Frais d'exploitation et d'administration	1 703 617	1 619 361
Amortissement des immobilisations	828 692	889 114
Subventions tenant lieu de taxes municipales	91 933	53 662
	2 624 242	2 562 137
Bénéfice d'exploitation	804 420	789 005
Revenu de placements	298 885	249 991
Frais d'intérêts	(280 185)	(301 480)
Bénéfice net	823 120	737 516
Surplus au début	3 327 614	2 590 098
	4 150 734	3 327 614
Dividende versé au gouvernement du Canada	23 752	–
Surplus à la fin	4 126 982 $	3 327 614 $

MOUVEMENTS DE LA TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre 1991	1991	1990
Encaisse provenant de (utilisée par):		
Activités d'exploitation		
Bénéfice net	823 120 $	737 516 $
Amortissement des immobilisations	828 692	889 114
Autres éléments n'affectant pas l'encaisse	32 515	29 669
	1 684 327	1 656 299
Variation des		
Débiteurs	17 249	(158 210)
Avance au gouvernement du Canada	66 000	9 095
Comptes à payer et frais courus	33 029	(36 764)
Subventions tenant lieu de taxes municipales	91 933	729
Revenus reportés	23 299	36 673
Versements sur les emprunts du gouvernement du Canada exigibles à court terme	23 358	21 295
	1 939 195	1 529 117
Activités de financement		
Variation des comptes à payer relatifs aux immobilisations	(169 848)	163 911
Subventions pour l'acquisition d'immobilisations	–	1 324 905
Emprunts du gouvernement du Canada	(264 689)	(241 331)
	(434 537)	1 247 485
Activités d'investissement		
Cession d'immobilisations	1 068	8 335
Acquisitions d'immobilisations	(724 546)	(1 572 708)
	(723 478)	(1 564 373)
Dividende versé au gouvernement du Canada	(23 752)	–
Augmentation de l'encaisse	757 428	1 212 229
Encaisse et placements à court terme au début	2 525 181	1 312 952
Encaisse et placements à court terme à la fin	3 282 609 $	2 525 181 $

Exercice terminé le 31 décembre 1991

1.

Conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*, une requête en vue de l'établissement d'une société portuaire locale au port de St. John's a été approuvée et la Société du port de St. John's a été établie en date du 1er juin 1985.

Conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*, l'actif, le passif et l'avoir ont été transférés des comptes de la Société canadienne des ports, port de St. John's à la Société du port de St. John's à leur valeur comptable.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Placements : Les placements, qui sont des titres garantis et émis par le gouvernement du Canada, sont présentés au coût amorti. Les primes ou escomptes sont amortis sur la durée résiduelle des placements.

Immobilisations : Les immobilisations sont présentées au coût, à l'exception des immobilisations transférées à la Société par le gouvernement du Canada, lesquelles sont présentées à la valeur constatée par expertise ou à la juste valeur marchande qui ont été déterminées lors du transfert. Les subventions reçues du gouvernement du Canada ou de tiers pour des projets d'investissement sont déduites du coût des immobilisations en cause.
L'amortissement est comptabilisé selon la méthode de l'amortissement linéaire pour l'année complète, débutant dans l'exercice au cours duquel l'actif devient opérationnel, selon les taux indiqués à la note 4.

Régime de retraite : Tous les employés permanents de la Société participent au Régime de pension de retraite de la Fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de la Société. Les contributions annuelles au régime sont imputées aux résultats de l'exercice.

Subventions tenant lieu de taxes municipales : La dépense de subventions tenant lieu de taxes municipales est basée sur les évaluations municipales estimées, lesquelles sont ajustées conformément à la *Loi sur les subventions aux municipalités*. Les subventions sont payées après la vérification des montants par la division des subventions aux municipalités des Travaux publics du Canada. Tout ajustement est imputé aux résultats de l'exercice alors en cours.

Avantages sociaux : La Société comptabilise annuellement une provision pour les indemnités de départ, les congés annuels et les congés dus en compensation du temps supplémentaire, qui sont payables aux employés dans les exercices subséquents, conformément aux politiques de la Société.

3. PLACEMENTS

	1991		1990	
	Coût amorti	Valeur nominale	Coût amorti	Valeur nominale
Court terme	3 250 658 $	3 328 900 $	2 495 892 $	2 532 400 $

4. IMMOBILISATIONS

				1991	1990
	Taux d'amortissement	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Terrain	– %	4 735 248 $	– $	4 735 248 $	4 735 248 $
Installations d'amarrage	2,5–10 %	10 096 942	6 081 695	4 015 247	3 691 604
Bâtiments	2,5–10 %	1 910 603	1 365 577	545 026	592 743
Services publics	3,3–10 %	3 339 207	1 099 269	2 239 938	2 155 621
Route et pavage	2,5–10 %	3 968 589	1 759 936	2 208 653	2 531 198
Matériel et outillage	5–100 %	309 170	132 843	176 327	192 217
Mobilier et équipement	20 %	254 871	180 038	74 833	68 501
Construction en cours	– %	34 390	–	34 390	167 744
		24 649 020 $	10 619 358 $	14 029 662 $	14 134 876 $

5. EMPRUNTS DU GOUVERNEMENT DU CANADA

	1991	1990
Emprunts à terme, taux d'intérêt variant de 9,33 % à 10,015 %, échéant entre 1997 et 2000, remboursables par versements annuels égaux de 521 516 $, capital et intérêts	2 670 795 $	2 912 126 $
Versements de capital exigibles à court terme	264 689	241 331
	2 406 106 $	2 670 795 $

Les emprunts du gouvernement du Canada ne sont pas garantis.

Les versements de capital sur les emprunts au cours des cinq prochains exercices s'élèvent à 264 689 $ en 1992, 290 309 $ en 1993, 318 412 $ en 1994, 349 238 $ en 1995 et 383 050 $ en 1996.

6. ÉVENTUALITÉS

Des réclamations pour dommages prétendument subis sur les lieux appartenant à la Société et totalisant approximativement 364 000 $ ont été reçues par la Société. La Société, défenderesse à titre de tiers, a nié toute responsabilité et aucune perte importante n'est prévue.

7. OPÉRATIONS CONCLUES AVEC DES APPARENTÉS

Au cours de l'exercice, la Société a reçu des avances de 66 000 $ (1 334 000 $ en 1990) provenant d'une subvention pour l'acquisition d'immobilisations accordée par le gouvernement fédéral.

Au cours de l'exercice, la Société a payé à la Société canadienne des ports une somme de 233 238 $ (222 512 $ en 1990) représentant sa part des dépenses du siège social de ladite Société.

8. CHIFFRES DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT

Certaines données correspondantes fournies pour l'exercice précédent ont été reclassées en fonction de la présentation adoptée pour le présent exercice.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Fred M. Milley */**
Président
St. John's (T.-N.)

Faith Good */**
Vice-présidente
St. John's (T.-N.)

Basil H. Jamieson ***
Conseiller municipal, Ville de St. John's
St. John's (T.-N.)

Paul Reynolds ***
Spécialiste, Développement commercial
Ultramar Canada Inc.
St. John's (T.-N.)

Michael Walsh */**
Président général (à la retraite)
Transportation Communication International Union
St. John's (T.-N.)

Thomas Doyle */**
Associé aux ventes
Royal LePage Real Estate Services Ltd.
St. John's (T.-N.)

Arthur Puddister ***
Directeur
Puddister Trading Company
St. John's (T.-N.)

* Membre du comité de direction
** Membre du comité de direction et de la rémunération
*** Membre du comité de vérification

DIRIGEANTS DE LA SOCIÉTÉ

Fred M. Milley
Président du conseil

Faith Good
Vice-présidente

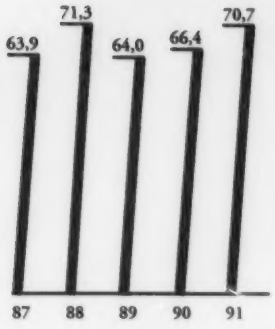
David J. Fox, P. Eng.
Directeur général

Brian Scott
Directeur, Finances et Administration

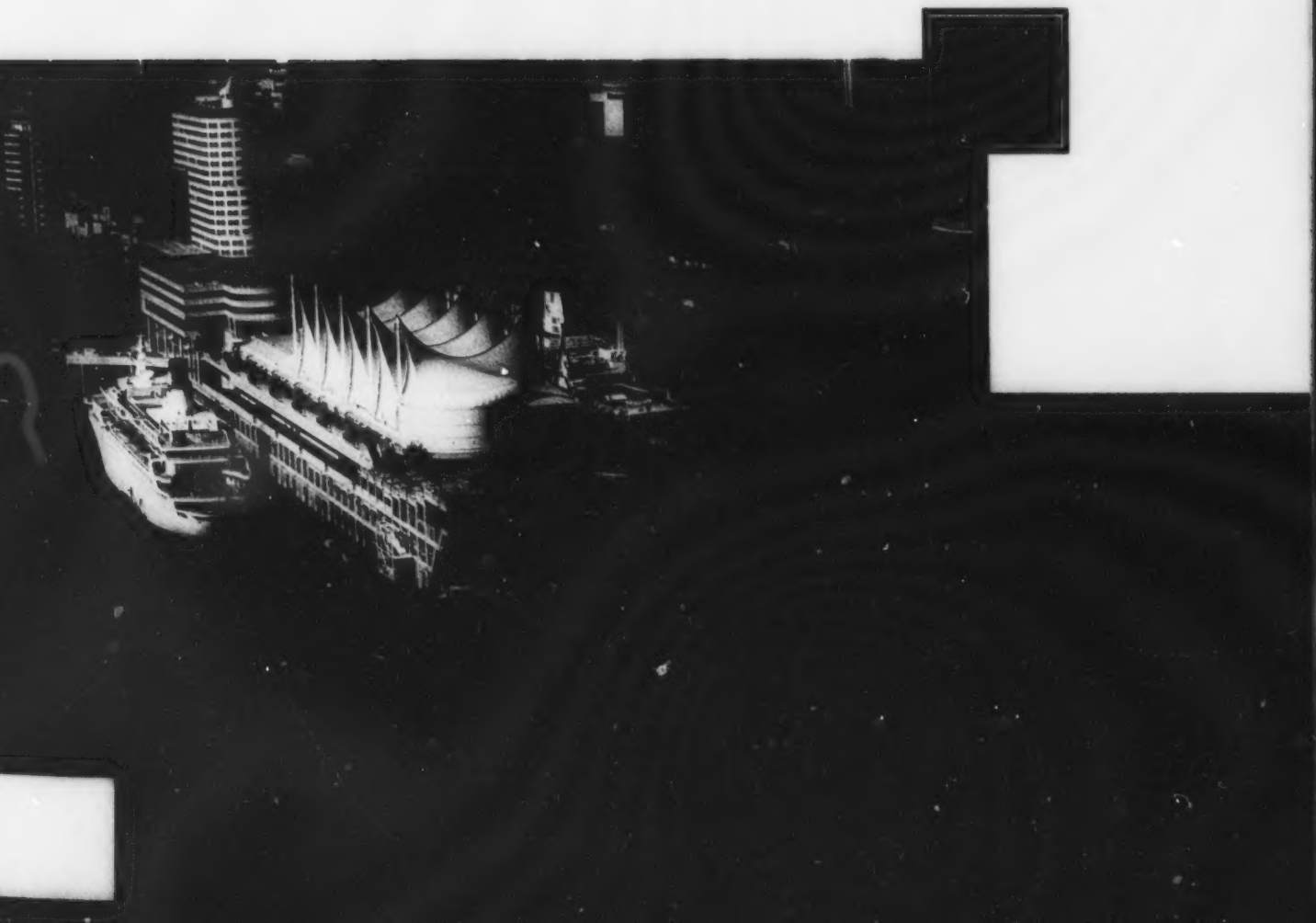
Capitaine Henry Flight
Capitaine de port

Keith F. Rose
Secrétaire de la Société

Trafic total
(Mt)



SOCIÉTÉ DU PORT DE VANCOUVER



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Patrick Reid (à gauche) et Norman C. Stark

Pendant que notre port affichait des rendements record et des quasi-records, la Société du port de Vancouver (SPV) s'est déployée sur plusieurs fronts, en prévision de nouveaux marchés à saisir et de nouvelles concurrences à affronter. Nous avons appliqué des barèmes innovateurs de prix, testé une nouvelle procédure d'évaluation environnementale et envoyé à l'étranger des experts en commercialisation. Des sommes considérables d'énergie et d'argent ont été investies pour améliorer nos installations. Le tout s'est traduit par d'impressionnantes réalisations au port de Vancouver en 1991.

Nos efforts intensifiés de marketing, l'amélioration des terminaux et les «tarifs incitatifs» ont stimulé la croissance du trafic des marchandises conteneurisées, notamment par l'établissement du prix en fonction du nombre de conteneurs, par des remises sur le volume et un rabais «de première escale». Il nous fallait une plus grande capacité, et nous avons autorisé l'achat d'une quatrième grue à conteneurs au Centerm, et l'allongement de son quai.

La confiance de nos clients s'est traduite par une hausse de 19 % des navires qui ont accosté à nos deux terminaux à conteneurs, représentant au total 383 563 EVP. Le volume des marchandises en transit a grimpé de 22 %, soit à 3,3 millions de tonnes.

Notre volume total de 70,7 millions de tonnes pour 1991 n'a été dépassé qu'une fois dans le passé, les ressources de l'Ouest canadien demeurant en grande demande dans le monde. Pour le vrac, les exportations de charbon arrivent en premier (25 millions de tonnes), suivies par les céréales qui ont augmenté (13,4 millions de tonnes), compensant les chutes de 10 % et 7 % dans le cas de la potasse et du soufre. Les expéditions de produits forestiers sont restées stables en 1991, l'augmentation de 32 % des pâtes à papier compensant la baisse de 8 % dans le bois d'œuvre.

Autre record du port: pour la neuvième saison consécutive, un autre sommet a été atteint dans le nombre des passagers (423 928) effectuant la croisière Vancouver-Alaska.

Pendant toute l'année, le marketing a été fait par des cadres supérieurs du port et des représentants syndicaux-patronaux, qui sont allés, par équipes, visiter nos principaux marchés d'Europe et d'Asie. La SPV s'est dotée de représentants en marketing en Europe.

Les ports jumelés de Vancouver et Yokohama célébraient en 1991 le 10e anniversaire d'une collaboration qui s'est révélée mutuellement profitable ; des cérémonies ont été tenues à cette occasion de part et d'autre du Pacifique.

Les nouvelles procédures d'évaluation environnementale et de consultation publique de la SPV ont été mises à l'épreuve lorsqu'on a demandé au comité d'examen d'étudier un projet d'expansion d'un entrepôt (privé) de potasse, et de présenter des recommandations. Par ailleurs, nous avons reçu les données de notre analyse des risques relatifs au trafic des navires-citernes, commencée il y a un an, et nous en avons présenté les recommandations aux intervenants de l'industrie des transports et à la population intéressée.

Aussi, la Société a été l'un des cinq signataires et bailleurs de fonds du Programme d'action environnementale au goulet Burrard, qui coûtera 2 millions $.

Entamant la deuxième phase de notre programme de gestion foncière, «PORT 2010», nous conservons comme priorité la création d'un climat de croissance durable. Nos mécanismes de développement devraient permettre au port de répondre aux besoins des clients par des formalités rapides et équitables relativement aux permis d'aménagement.

Nos chiffres record témoignent d'un rendement vigoureux de la Société. Le bénéfice net a légèrement diminué pour passer de 30 millions $ en 1990 à 29 millions en 1991. Nos immobilisations, établies à 8 millions $, étaient surtout destinées aux projets de réfection de terminal ainsi qu'aux dépenses préliminaires pour de nouvelles initiatives.

La direction et les membres du personnel de la Société du port de Vancouver ont relevé avec succès les défis de 1991, prouvant qu'ils sont parés à doubler le cap de 1992, avec ses changements. Il faut maintenant assurer fermement la position concurrentielle du port de Vancouver pour le trafic des marchandises, tant en vrac que conteneurisées.

Le président du conseil d'administration,

Patrick Reid, O.C.

Le président-directeur général,

Capitaine Norman C. Stark

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

À l'honorable Jean Corbeil, C.P., député
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port de Vancouver au 31 décembre 1991 ainsi que les états des résultats et des bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Société au 31 décembre 1991, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la charte et aux règlements administratifs de la Société.

Peat Marwick Thorne

Comptables agréés
Vancouver, Colombie-Britannique
Le 5 février 1992

BILAN

au 31 décembre 1991	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
ACTIF		
Actif à court terme		
Encaisse	980 $	529 $
Placements (note 2)	95 811	89 123
Débiteurs	11 687	9 387
Matières et fournitures	361	364
	108 839	99 403
Débiteurs à long terme (note 3)	8 273	6 264
Biens-fonds et matériel (note 4)	201 605	202 214
	318 717 $	307 881 $
PASSIF ET AVOIR DU CANADA		
Passif à court terme		
Créditeurs et frais courus	7 695 $	3 639 $
Versement spécial au Canada (note 7)	–	17 865
Subventions tenant lieu d'impôts fonciers	8 692	4 631
Produits reportés	3 401	2 890
	19 788	29 025
Avantages sociaux courus	1 463	1 427
Emprunt auprès du Canada (note 5)	2 990	3 256
	24 241	33 708
Avoir du Canada		
Capital d'apport	88 273	88 273
Bénéfices non répartis	206 203	185 900
	294 476	274 173
Éventualités (note 6)		
Engagements (note 8)		
	318 717 $	307 881 $

Se reporter aux notes complémentaires aux états financiers.

Au nom du conseil d'administration :

Le président du conseil,

Patrick Reid, O.C.

Administrateur,

Colin B. Warner, C.A.

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

Exercice terminé le 31 décembre 1991	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
Produits d'exploitation	61 089 $	57 904 $
Charges		
Frais d'exploitation et d'administration	27 656	24 231
Subventions tenant lieu d'impôts fonciers	6 278	5 926
Amortissement	8 439	7 864
	42 373	38 021
Bénéfice d'exploitation	18 716	19 883
Revenus de placement	8 247	10 644
Intérêts débiteurs	(263)	(297)
	7 984	10 347
Bénéfice avant l'élément exceptionnel	26 700	30 230
Redressement des subventions tenant lieu d'impôts fonciers	2 322	–
Bénéfice net	29 022	30 230
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	185 900	199 557
	214 922	229 787
Versement spécial au Canada (note 7)	–	(35 730)
Dividende versé au Canada	(8 719)	(8 157)
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	206 203 $	185 900 $

Se reporter aux notes complémentaires aux états financiers.

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Exercice terminé le 31 décembre 1991	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités suivantes :		
Exploitation		
Bénéfice net	29 022 $	30 230 $
Éléments n'influant pas sur l'encaisse		
Amortissement	8 439	7 864
Autres	101	328
Évolution du fonds de roulement hors caisse lié à l'exploitation	(11 535)	15 826
	26 027	54 248
Financement		
Emprunt auprès du Canada remboursable à court terme	(266)	(248)
Dividende versé au Canada	(8 719)	(8 157)
Versement spécial au Canada (note 7)	–	(35 730)
	(8 985)	(44 135)
Investissement		
Acquisition de biens-fonds et de matériel	(7 988)	(11 021)
Autres	(1 915)	492
	(9 903)	(10 529)
Augmentation (diminution) de l'encaisse et des placements	7 139	(416)
Encaisse et placements au début de l'exercice	89 652	90 068
Encaisse et placements à la fin de l'exercice	96 791 $	89 652 $

Se reporter aux notes complémentaires aux états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Exercice terminé le 31 décembre 1991

La Société du port de Vancouver a été créée en date du 1er juillet 1983 en tant que société portuaire locale conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports* et figure en tant que société d'État mère à l'Annexe III, Partie II, de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. La Société n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu.

La Société a pour mission de rendre efficientes les activités d'importation et d'exportation maritimes au Port de Vancouver et ce, pour le meilleur avantage des Canadiens. En s'acquittant de cette mission, elle se révèle être une porte ouverte sur le commerce international, tout particulièrement sur le bassin du Pacifique, que la clientèle s'empresse d'utiliser et qui a le soutien du public.

1. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les présents états financiers ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus jugés appropriés dans les circonstances et appliqués de manière uniforme. Un sommaire des principales conventions comptables que suit la Société est présenté ci-après.

a) Biens-fonds et matériel : Les biens-fonds et le matériel sont inscrits au prix coûtant. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire à compter de l'exercice au cours duquel le bien est mis en service, aux taux fondés sur la durée de vie utile prévue des éléments d'actif de la façon suivante :

Biens	**Taux**
Dragage	15 à 40 ans
Structures des postes de mouillage, bâtiments, routes et revêtements	10 à 40 ans
Appareils de service	10 à 33 ans
Matériel et outillage	1 à 20 ans
Mobilier et matériel de bureau	3 à 5 ans

b) Charges de retraite : Tous les employés permanents de la Société sont couverts par le Régime de pensions de la Fonction publique qu'administre le Gouvernement du Canada. Les cotisations au Régime doivent être faites par les employés et par la Société. Même s'il s'agit d'un régime de retraite à prestations déterminées, les cotisations représentent la dette totale de la Société au titre des pensions et sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel elles sont versées.

c) Subventions tenant lieu d'impôts fonciers : Les subventions tenant lieu d'impôts fonciers sont fondées sur des évaluations municipales, redressées en vertu de la *Loi sur les subventions aux municipalités*. Après la vérification des montants par la Division des subventions aux municipalités de Travaux publics Canada, tout redressement effectué une fois la vérification terminée est porté aux comptes dans la période du règlement.

d) Avantages sociaux : La Société accumule dans ses comptes la dette estimative au titre des indemnités de départ et des congés annuels. Ces avantages sont fournis en vertu de conventions collectives et de la politique de la Société.

2. PLACEMENTS

Les placements à court terme consistent en bons du Trésor du Canada dont la valeur marchande se rapproche de la valeur comptable aux 31 décembre 1991 et 1990.

3. DÉBITEURS À LONG TERME

	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
Montant ne portant pas intérêt à payer en vertu d'une entente passée avec B.C. Rail, arrivant à échéance à la date d'achèvement de la construction de la voie ferrée sur la chaussée en remblai à Roberts Bank ou le 1er avril 1994, selon la première de ces deux dates	3 947 $	3 947 $
Montant à long terme relatif à la vente de l'élévateur n° 1, portant intérêt au taux de 6 ⅝ % par année, à recevoir en versements annuels de capital et d'intérêt réunis de 462 916 $, et arrivant à échéance le 31 décembre 1996	1 917	2 232
Moins la tranche à court terme	(336)	(315)
	1 581	1 917
Montant à long terme relatif à la vente de l'élévateur n° 3, portant intérêt au taux de 5 ¾ % par année, à recevoir en versements annuels de 117 720 $ plus les intérêts, et arrivant à échéance le 1er août 1994	353	471
Moins la tranche à court terme	(117)	(118)
	236	353
Montant à recevoir au titre des subventions tenant lieu d'impôts fonciers	1 575	–
Avances au titre de services de protection contre l'incendie	675	–
Autres	259	47
	8 273 $	6 264 $

La tranche à court terme est comprise dans les débiteurs.

4. BIENS-FONDS ET MATÉRIEL

			1991	1990
			(en milliers de dollars)	
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Terrains	77 534 $	– $	77 534 $	77 224 $
Dragage	366	225	141	153
Structure des postes de mouillage	61 820	28 426	33 394	34 346
Bâtiments	49 316	13 151	36 165	37 267
Appareils de service	15 955	7 540	8 415	8 427
Routes et revêtements	34 681	22 085	12 596	13 382
Matériel et outillage	42 765	16 715	26 050	27 196
Mobilier et matériel de bureau	3 745	2 603	1 142	1 146
Projets en voie de construction	6 168	–	6 168	3 075
	292 350 $	90 745 $	201 605 $	202 214 $

5. EMPRUNT AUPRÈS DU CANADA

	1991	1990
	(en milliers de dollars)	
Emprunt portant intérêt au taux de 7,5 %, remboursable en versements annuels de capital et d'intérêts réunis, échéant le 31 décembre 2000	3 256 $	3 504 $
Moins la tranche à court terme (comprise dans les créditeurs)	(266)	(248)
	2 990 $	3 256 $

Les remboursements en capital requis au cours des cinq prochains exercices sont les suivants :

1992	266 000 $
1993	286 000
1994	308 000
1995	331 000
1996	355 000
	1 546 000 $

6. ÉVENTUALITÉS

a) Au 31 décembre 1991, des municipalités réclamaient de la Société des subventions tenant lieu d'impôts d'un montant d'environ 10,2 millions de dollars supérieur au montant paraissant dans les états financiers.
b) Au cours d'un certain nombre d'exercices, la Société a inscrit des produits tirés de certains contrats de location qui sont toujours en instance de règlement.
c) Des réclamations estimatives d'environ 9 millions de dollars, plus des dommages-intérêts non précisés, ont été faites contre la Société. De l'avis de la Société, la possibilité que ces réclamations se matérialisent ne peut être évaluée. L'incidence qu'aura, le cas échéant, la conclusion définitive de cette question sera traitée, dès qu'elle sera connue, comme un redressement affecté aux exercices antérieurs.

7. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Outre l'emprunt auprès du Canada mentionné à la note 4, la Société a versé 2 055 000 $ (1 961 000 $ en 1990) à la Société canadienne des ports en guise de quote-part des charges d'exploitation de cette société.

La Société a reçu de la Société canadienne des ports un avis lui enjoignant de faire des versements totalisant 35,73 millions de dollars dans le cadre du programme de réduction du déficit du Gouvernement fédéral, annoncé dans le budget du 20 février 1990. La moitié de cette somme a été réglée en 1990 et le reste a été versé au début de 1991.

8. ENGAGEMENTS

Des obligations découlant de contrats pour l'achèvement, la construction et l'acquisition de biens-fonds et de matériel étaient évaluées à 17,2 millions de dollars au 31 décembre 1991.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Patrick Reid, O.C.*
Président
Vancouver (C.-B.)

Jane E. Frost*/**/***
Vice-présidente
Vancouver (C.-B.)

Laurie G. Maranda*/**/****
Vice-présidente
Choukalos, Woodburn, McKenzie, Maranda Ltd.
Vancouver (C.-B.)

Richard I. Nelson**/****
Vancouver (C.-B.)

Gary C.H. Short/***
Vancouver (C.-B.)

Rodney A. Snow/***
Davis & Co.
Vancouver (C.-B.)

Colin B. Warner*/****
Vice-président principal
Weldwood of Canada Limited

*Membre du comité de direction
**Membre du comité de planification et de développement
***Membre du comité des affaires publiques
****Membre du comité de vérification et du budget

DIRIGEANTS DE LA SOCIÉTÉ

Patrick Reid, O.C.
Président

Jane E. Frost
Vice-présidente

Norman C. Stark
President-directeur général

Thomas A. Shortridge
Directeur général adjoint

Donald G. Buggie
Sous-directeur
Services de gestion

David J. Clarke
Sous-directeur
Développement commercial

Warren D. McCrimmon
Directeur, Services juridiques et secrétaire de la Société

RÉPERTOIRE DE LA SOCIÉTÉ

CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'hon. A.R. Huntington *
Président
Vancouver (C.-B.)

William Marsh
Vice-président
Sydney (N.-É.)

Jean Michel Tessier
Président-directeur général
Société canadienne des ports
Ottawa (Ont.)

Dr John Balkwill
Kanata (Ont.)

Robert Dowling
Président, Cavell Drugs Ltd.
Jasper (Alb.)

André Gingras
Président du conseil
Société du port de Montréal
Montréal (Québec)

Benedict J. Kuzmicz
Candiac (Sask.)

Richard K. Lester
Vancouver (C.-B.)

A.R. «Sandy» MacLean
Maire
Dalhousie (N.-B.)

C. Peter MacLean
Antigonish (N.-É.)

Arnold E. Masters
Montréal (Québec)

Donald A. Parker
Président du conseil
Société du port d'Halifax
Halifax (N.-É.)

James B. Powers
Président et directeur général
Labrador Construction Co. Ltd.
St. John's (T.-N.)

Patrick Reid, O.C.
Président du conseil
Société du port de Vancouver
Vancouver (C.-B.)

Jean Riou
Avocat
Jolin, Fournier, Morisset
Sainte-Foy (Québec)

Wallace S. Turnbull, c.r.
Associé
Clark, Drummie & Company
Saint John (N.-B.)

Robert H. Vandewater
Vice-président et principal responsable de la comptabilité
Wood Gundy Inc.
Winnipeg (Man.)

COMITÉ DE DIRECTION

Président
L'hon. A.R. Huntington *

Membres
André Gingras
William Marsh
Arnold E. Masters
Donald A. Parker
Jean Michel Tessier
Wallace S. Turnbull, c.r.
Robert H. Vandewater

COMITÉ DE VÉRIFICATION

Président
Robert H. Vandewater

Membres
Robert Dowling
A.R. «Sandy» MacLean
C. Peter MacLean
James B. Powers

COMITÉ DE PLANIFICATION ET DE BUDGÉTISATION

Président
James B. Powers

Membres
Robert Dowling
Richard K. Lester
Arnold E. Masters
Jean Riou
Wallace S. Turnbull, c.r.

COMITÉ DE LA POLICE

Président
Dr John Balkwill

Membres
D. Cassidy (membre extraordinaire)
Robert Dowling
L'hon. K.A. Flanigan (membre extraordinaire)
L'hon. A.R. Huntington *
L'hon. R. Marin (membre extraordinaire)
Donald A. Parker
Jean Michel Tessier

COMITÉ DE MISE EN OEUVRE DES POLITIQUES ET DE LA LÉGISLATION

Président
Wallace S. Turnbull, c.r.

Membres
Dr John Balkwill
André Gingras
L'hon. A.R. Huntington *
William Marsh
Arnold E. Masters
Donald A. Parker
Jean Michel Tessier

DIRIGEANTS DE LA SOCIÉTÉ

L'hon. A.R. Huntington *
Président du conseil

William Marsh
Vice-président du conseil

Jean Michel Tessier
Président-directeur général

Hassan J. Ansary (Ph.D.)
Vice-président général

Robert W. Tytaneck
Vice-président, Finances et Administration

Vacant
Vice-président, Juridique/ Immobilier

Christos Sampson
Directeur général, Police

Théophile Lauzon
Directeur principal des ports

Nicole Sauvé
Secrétaire intérimaire de la Société

* retraité le 28 novembre 1991

Adresses des ports

Société canadienne des ports

Port de Belledune
a/s du bureau national
99, rue Metcalfe
Ottawa (Ont.)
K1A 0N6
Tél. : (613) 957-6787

Port de Churchill
C.P. 217
Churchill (Man.)
R0B 0E0
Tél. : (204) 675-8823

Port Colborne
a/s du bureau national
99, rue Metcalfe
Ottawa (Ont.)
K1A 0N6
Tél. : (613) 957-6787

Port de Prescott
a/s du bureau national
99, rue Metcalfe
Ottawa (Ont.)
K1A 0N6
Tél. : (613) 957-6787

Port Saguenay/Baie des Ha! Ha!
Rue Lafontaine
C.P. 760
Chicoutimi (Québec)
G7H 5E1
Tél. : (418) 543-0263

Port de Sept-Îles
421, rue Arnaud
Sept-Îles (Québec)
G4R 3B3
Tél. : (418) 968-1231

Port de Trois-Rivières
1545, rue du Fleuve
C.P. 999
Trois-Rivières (Québec)
G9A 5K2
Tél. : (819) 378-3939

Bureau national
99, rue Metcalfe
Ottawa (Ont.)
K1A 0N6
Tél. : (613) 957-6787

Sociétés portuaires locales

Société du port d'Halifax
Terminaux Ocean
C.P. 336
Halifax (N.-É.)
B3J 2P6
Tél. : (902) 426-3643

Société du port de Montréal
Édifice du port de Montréal
Cité du Havre, Aile nº 1
Montréal (Québec)
H3C 3R5
Tél. : (514) 283-7042

Société du port de Prince Rupert
110 ouest, 3e avenue
Prince Rupert (C.-B.)
V8J 1K8
Tél. : (604) 627-7545

Société du port de Québec
150, rue Dalhousie
C.P. 2268
Québec (Québec)
G1K 7P7
Tél. : (418) 648-3558

Société du port de Saint John
133, rue Prince William
C.P. 6249, Succursale «A»
Saint John (N.-B.)
E2L 4R8
Tél. : (506) 636-4869

Société du port de St. John's
3, rue Water
C.P. 6178
St. John's (T.-N.)
A1C 5X8
Tél. : (709) 772-4582

Société du port de Vancouver
200, rue Granville, Suite 1900
Vancouver (C.-B.)
V6C 2P9
Tél. : (604) 666-8966